На взлёте

Александр Федорович Семенов

SHOUT
SHARE
IT

- Семенов Александр Федорович

Семенов Александр Федорович
На взлёте

Семенов Александр Федорович
На взлёте

Аннотация издательства: Эта книга - о людях нашей авиации, их мужестве, их героизме. Здесь тесно переплелись романтика профессии и драматизм войны, верность воинскому долгу и неписаные законы простой человеческой дружбы. Читатель становится как бы соучастником тяжелого, но победоносного боя советских истребителей при десятикратном численном превосходстве противника. Автор заставляет сопереживать то собственные чувства при полете на безоружном По-2 в неприятельский тыл для спасения раненого товарища из соседнего бомбардировочного полка, то чувство другого летчика, рискнувшего посадить свой истребитель на территорию, оккупированную врагом, дабы выручить из беды сбитого в воздушном бою командира. Глубокое впечатление оставляют скупые строки о светлой жизни и героической гибели Володи Микояна.

Биографическая справка: СЕМЕНОВ Александр Федорович, родился 7.4.1912 в дер. Заболотье ныне Калининского района Калининской области в семье крестьянина. Русский. Член КПСС с 1939. Образование среднее. Окончил ФЗУ, работал на фабрике "Пролетарская мануфактура". В Советской Армии с 1933. Окончил Харьковское военно-авиационное училище. Участник национально-революционной войны испанского народа 1936 - 39. Участник советско-финляндской войны 1939 - 40. Помощник командира эскадрильи 7-го истребительного авиационного полка (59-я истребительная авиационная бригада, 7-я армия, Северо-Западный фронт) капитан Семенов к марту 1940 совершил 75 боевых вылетов на штурмовку и бомбардировку войск противника, нанеся ему значительный урон. В 5 воздушных боях сбил 4 вражеских самолета. Звание Героя Советского Союза присвоено 21.3.40. На фронтах Великой Отечественной войны с 1941. Командовал гвардейским истребительным авиационным полком. Совершил 240 вылетов, в 65 воздушных боях лично сбил 15 и в группе 12 самолетов противника. После войны окончил Военную академию Генштаба. С 1970 генерал-лейтенант авиации Семенов - в запасе. Награжден 2 орденами Ленина, 4 орденами Красного Знамени, орденом Кутузова 2 степени, Богдана Хмельницкого 2 степени, Отечественной войны 1 степени,

Красной Звезды, медалями. Умер 13.02.1979. Похоронен в Москве. (Герои Советского Союза. Краткий биографический словарь. Том 2.) \\\ Андрианов П.М.

Содержание

Война вошла в наш дом
Инспектор ВВС
С фронта на фронт
От Вислы до Нейсе
Последний месяц

Война вошла в наш дом

Нас разбудил раскатистый взрыв. Качнулся пол, звякнули стекла окон. И сразу же загрохотали артиллерийские выстрелы. Откуда-то донесся нарастающий вой сирены.

Все вскочили с коек и бросились к окнам. В предрассветных сумерках смутно просматривались очертания морской бухты и прилегавшей к ней части города. Темные силуэты кораблей выбрасывали языки пламени. В небе метались лучи прожекторов, перекрещивались пунктиры трасс зенитного огня, В районе Приморского бульвара разрасталось зарево пожара.

Наблюдая за этой необычной картиной со второго этажа казармы Военно-морского училища имени ЦК комсомола Украины, мы недоуменно переглядывались. Что происходит? Продолжаются морские учения? Проверяется противовоздушная оборона города? Или что-нибудь другое, более серьезное?

Вошедший в комнату дежурный внес некоторую ясность.

- Бомбят Севастополь, - сказал он и после небольшой паузы добавил: Предположительно - немцы.

Неподалеку раздался новый оглушительный взрыв. Тугая воздушная волна выбила стекла, сорвала с петель дверь. Мы инстинктивно прижались к стене.

Когда немного рассвело, увидели цепочку самолетов непривычной конфигурации, уходящих на запад, в сторону моря. Невольно подумалось: а где же наши истребители?

Несколько часов мы не могли понять, что случилось. Как считать этот налет на Севастополь? Гнусной провокацией или началом войны? Никто не мог тогда ответить на такой вопрос вполне определенно. Лишь в полдень московское радио донесло до нас тяжелую весть о вероломном нападении фашистской Германии на Советский Союз.

Во второй половине дня 22 июня 1941 года мы, с трудом достав билеты, сели в московский поезд. Мы - это слушатели Военно-воздушной академии, проходившие стажировку на Черноморском флоте после окончания первого курса. Тут были Герои Советского Союза С. И. Миронов, Ф. И. Шинкаренко, Л. В.

Виноградов, Е. П. Федоров, А. Ф. Мошин, В. М. Курочкин, А. П. Пьянков, а также майор А. П. Юдаков, капитаны Д. Т. Никитин, Г. А. Соборнов и другие.

Основной задачей стажировки являлось ознакомление нас с боевой техникой Военно-Морского Флота. За несколько дней, проведенных в Севастополе, мы успели побывать на крейсере "Червона Украина", на подводной лодке, спускались в водолазных костюмах на морское дно. Неизведанная техника, своеобразие флотской службы не могли, конечно, не заинтересовать нас. Мы восхищались мощью флота, романтическими морскими традициями и все же оставались убежденными приверженцами своей летной профессии. Нам были больше по душе просторы воздушного океана.

В поезде разговор все время вращался вокруг единственной темы - войны. Многие из нас уже понюхали пороху - кто в Испании, кто на Хасане или Халхин-Голе, кто на Карельском перешейке. Мнение у всех было одно вспыхнувшая война не сулит стать затяжной. Пройдет какое-то время, и Красная Армия сокрушительным ударом вышвырнет фашистов с родной земли. Каждый из нас готов был на все во имя победы над врагом. Никто и не помышлял о продолжении учебы в академии.

- Только на фронт! - категорически заявил капитан С. И. Миронов. - Если попытаются задерживать, до наркома дойду.

С Мироновым меня связывала давнишняя и крепкая дружба. Еще в 1938 году мы служили заместителями командиров эскадрилий в истребительном авиационном полку под Ленинградом. Вместе участвовали в советско-финляндской войне, за что нам обоим было присвоено звание Героя Советского Союза. Вместе поступили и в академию. Миронов выделялся отменными способностями: виртуозно и смело летал, все схватывал быстро и накрепко, был настойчив и аккуратен в любом деле.

- Может, и теперь окажемся рядом? - спросил он меня.

- Было бы здорово! - откликнулся я.

Но на сей раз этого не случилось. Как только мы возвратились в Москву, Миронова назначили командиром эскадрильи в часть, сражавшуюся на ленинградском направлении, а меня послали на такую же должность в формировавшийся полк.

Помнится, перед расставанием мы решили побродить по Москве. Своеобразно выглядела тогда столица. Внешне, казалось бы, особых изменений не произошло: ходят автобусы, трамваи, работают кинотеатры, магазины, дымят заводские трубы. А люди вроде не те - одни как-то посуровели, стали сосредоточеннее, другие заметно нервничают. Но общее для всех - стремление двигаться, что-то делать. Пожалуй, только военные держатся так

же, как держались неделю и месяц назад, сказывается привычка, выработанная, годами службы. Однако эмоции обострились и у нас.

- Кажется, никогда раньше мне не была так дорога Москва, как сейчас, откровенно признался мне Миронов. - Когда-то теперь свидимся с ней?..

Такие же раздумья одолевали и меня.

На прощание мы обнялись, по традиции пожелали друг другу летной погоды и выразили надежду, что наши фронтовые дороги где-то когда-то встретятся.

Неторопливо постукивали колеса поезда, уносившего меня к новому месту службы. В вагонном окне привычно мелькали телеграфные столбы, безмятежные полустанки, проплывали березовые перелески и прямоугольники желтеющих полей, а все мысли по-прежнему были о войне. Да, обрушилась она на нашу страну как неотвратимая стихия. Мы предвидели ее возможность, готовились к ней, но далеко не каждый предполагал, что начнется она так вероломно.

Раздумывая о войне, я невольно оглядывался на недавнее прошлое - первую вооруженную схватку с фашизмом в республиканской Испании. Вместе с интернационалистами других стран в ней довелось участвовать и мне. Но тогда это произошло не вдруг. Я, как и другие советские добровольцы, втягивался в борьбу, так сказать, постепенно.

...Хорошо помню осень 1937 года. Газеты заполнены сообщениями о событиях на далеком Пиренейском полуострове. О героическом сопротивлении фашизму трудового народа Испании вещает радио. На заводах и фабриках, в колхозах и воинских частях бушуют митинги солидарности с защитниками Испанской республики. В ноябре на Красной площади состоялся грандиозный парад войск.

На мою долю выпала честь представлять здесь вместе с другими летчиками истребительную авиабригаду. Из Москвы вернулся с благодарностью и сразу же был вызван в кабинет командира бригады. Там оказалась комиссия по отбору добровольцев в Испанию.

Наблюдая за невозмутимыми лицами членов комиссии, я заволновался: вдруг забракуют? А собственно, по какой причине? На истребителе И-16 я налетал почти двести часов. По стрельбам оценки хорошие и отличные. Взысканий в послужном списке не значится. Обо всем этом я написал в рапорте на имя командира бригады...

- Будем рекомендовать вас, - сказал председатель комиссии.

И вот мы, пять летчиков-истребителей - Василий Лисин,

Сергей Плясов, Иван Сухорученко, Владимир Сухорябов и я, - на борту теплохода, отплывающего из Ленинграда во Францию. Все в гражданской одежде, с необременительным дорожным скарбом.

Прощальный гудок, последние напутствия провожающих, и теплоход покидает порт.

В пути познакомились с испанскими летчиками, проходившими обучение в СССР и возвращавшимися теперь на родину. Энергичные и общительные, они много рассказывали о своей стране, свободолюбивом и мужественном испанском народе.

Во французский порт Гавр мы прибыли с опозданием на несколько дней: немецкие власти не пропустили теплоход через Кильский канал. В столицу Франции нас доставили на автобусе.

Париж произвел неизгладимое впечатление. Большие и красивые площади, прямые улицы, многочисленные парки и скверы, уникальные памятники архитектуры, мосты через Сену заставляли восхищаться талантом французского народа.

Мы побывали в Лувре - одном из величайших хранилищ художественных сокровищ мира, познакомились с шедеврами живописи, скульптуры, прикладного искусства. Полюбовались собором Нотр-Дам, зданием Гранд-оперы, площадью Звезды с Триумфальной аркой. Поднимались на башню Эйфеля, чтобы взглянуть на Париж сверху.

В столице Франции функционировала тогда международная выставка. Посетив ее, мы с волнением осматривали советский павильон - для нас он был частичкой родины. Долго стояли у созданного В. И. Мухиной монумента "Рабочий и колхозница". Двадцатичетырехметровая скульптурная группа, выполненная из нержавеющей стали, как бы олицетворяла неудержимый порыв вперед, уверенную поступь советского народа в коммунистическое завтра. (Теперь это замечательное произведение искусства находится в Москве, у центрального входа на Выставку достижений народного хозяйства СССР.)

Из Парижа выехали поездом на юг. Миновали Тулузу. Прибыли в небольшой городок Порт-Бу, на побережье Средиземного моря. Здесь - короткий пограничный досмотр, проверка документов, и мы в Испании.

Опять - поезд. То и дело ныряя в туннели Пиренейских гор, он быстро домчал нас до Барселоны. И все же в пути с помощью переводчика мы успели вдоволь наговориться с пассажирами. Смуглые, черноволосые, добродушные люди, узнав, что мы из Советского Союза, проявили к нам истинно братское отношение.

Конечный пункт нашего пути - Валенсия. Туда мы добрались на легковых автомобилях. Удивительно выглядел этот

средиземноморский город. Неповторимый облик придавали ему купола, покрытые цветной майоликой. Декабрь, по нашим представлениям, - месяц жгучих морозов, а здесь зимы и в помине нет. Двадцатиградусная теплынь, свежая зелень деревьев и кустарников, повсюду цветы. Сады красуются апельсиновыми, мандариновыми и лимонными плодами, которые раньше нам доводилось видеть лишь на прилавках магазинов. Кстати замечу, что под густыми кронами цитрусовых мы в дальнейшем частенько располагали свои самолеты.

Кроме нашей пятерки сюда приехало еще несколько групп советских летчиков-добровольцев. Всех нас собрали вместе, и перед нами появились советник командующего ВВС республиканской Испании Е. С. Птухин, советник Комиссариата ВВС Ф. А. Агальцов, командир группы истребительной авиации И. Т. Еременко. Они рассказали об обстановке на фронтах, познакомили со здешними особенностями боевых действий авиации.

Это было время наибольших надежд на окончательную победу над франкистами и иностранными интервентами в Испании. Вторая половина 1937 года и теперь характеризуется историками как период консолидации сил республики, когда явственно обнаружились симптомы постепенного преодоления раскола в рядах испанского пролетариата. Еще в августе была опубликована программа совместных действий социалистической и коммунистической партий. Широкое применение этой программы на практике повлекло за собой укрепление союза между рабочим классом и крестьянством, довольно эффективное разрешение некоторых национально-правовых проблем, повысилась боеспособность Народной армии. От милицейской системы она пришла к регулярным частям с единым командованием. Начал функционировать Генеральный штаб, упрочился институт военных комиссаров.

Ярким свидетельством возросшей зрелости Народной армии являлся, в частности, предпринятый ею 17 декабря упреждающий удар на Арагонском фронте под Теруэлем, где противник сосредоточил до 50 тысяч человек пехоты и 150 артиллерийских батарей. Штурм Теруэля, успешно завершенный к 22 декабря, достаточно убедительно показал, что Народная армия научилась уже не только обороняться, но и наступать.

Заметные перемены к лучшему наблюдались и в работе военной промышленности. Стали производиться даже отечественные самолеты - по два-три ежедневно. Этим, однако, далеко не обеспечивалось сбалансирование сил в воздухе.

Авиация мятежников и интервентов по численности все еще

во много раз превосходила республиканскую. Основу самолетного парка противника составляли немецкие бомбардировщики "хейнкели" и "юнкерсы", истребители Хе-51, Ме-109, а также итальянские "фиаты". Используя численное превосходство, вражеская авиация наносила массированные удары по наземным войскам и объектам, господствовала в испанском небе. В этих условиях от республиканских летчиков требовались, конечно, исключительное физическое напряжение, стойкость и мужество.

Военно-воздушные силы республики состояли из отдельных эскадрилий бомбардировочных, истребительных и штурмовых. В каждой эскадрилье по двенадцать - пятнадцать летчиков. На вооружении состояли главным образом советские самолеты; истребители И-16 (испанцы называли их "моска", что в переводе на русский означает "мушка"), И-15 ("чатос" - "курносые"), бомбардировщики СБ и штурмовики Три-С, Р-Зет.

Нашу группу направили в эскадрилью А, И. Гусева (ныне генерал-майор авиации, Герой Советского Союза). О Гусеве уже тогда шла слава как о решительном и опытном командире, смелом и инициативном летчике. Рослый, энергичный, веселый, он как-то сразу завоевывал симпатии всех, кому доводилось с ним встречаться.

Под стать командиру были и подчиненные ему летчики. В воздушных боях отлично зарекомендовали себя Иван Панфилов, Платон Смоляков, Виктор Скляров, Георгий Шубин, Евгений Соборков, Иван Соколов.

Меня назначили в звено И. А. Панфилова вместо вышедшего из строя Виктора Годунова (ныне генерал-майор авиации). В воздушном бою он был тяжело ранен в руку, но сумел дотянуть до аэродрома и благополучно произвести посадку. Врач Л. Г. Радгауз, оказавший первую помощь Годунову, не мог скрыть своего восхищения мужеством летчика. А уж он-то разбирался, в человеческих возможностях и знал толк в нашей нелегкой профессии. Это был советник главного врача ВВС республики, опытный, широко эрудированный медик и очень хороший товарищ. По долгу службы Л. Г. Радгауз заботился о нашем здоровье, а по долгу дружбы подсказывал, кому какой к лицу костюм или галстук, учил нас, как лучше вести себя в обществе. Впоследствии он возглавил отечественную медицинскую службу ВВС, стал генералом.

И вот мой первый боевой вылет. На задание шла вся эскадрилья. Я выполнял роль ведомого у командира звена Панфилова.

Едва мы оказались над вражеской территорией, как появилась группа итальянских "фиатов". Панфилов махнул мне

рукой: смотри, мол, в оба, не отрывайся от ведущего. С этого момента и до посадки я все свое внимание сосредоточил на том, чтобы не потерять из виду командирскую машину. На остальное не хватало ни сил, ни времени.

После посадки Панфилов спросил:

- Ну, какое впечатление о бое?

- Не знаю, - сконфузился я. - Кроме хвоста вашего самолета, ничего не видел.

- Не расстраивайся. Сначала всегда так, - успокоил меня командир звена. Но в последующем смотри не только за ведущим, а и за всем происходящим вокруг, особенно же - за противником.

Во втором бою я почувствовал себя несколько увереннее. Однако, увлекшись атакой немецкого бомбардировщика, потерял свою группу, заблудился и не знал, что дальше делать. Спасибо товарищам: нашли меня и привели на аэродром. Разумеется, я ожидал разгона от командира эскадрильи. Но Гусев спокойно разобрал мои ошибки и в заключение сказал:

- Запомните для начала четыре "нельзя". Нельзя отрываться в бою от группы. Нельзя стрелять с большой дистанции. Нельзя быть слепым. Нельзя действовать поспешно. Остальное подскажет опыт...

На всю жизнь осталось в моей памяти это наставление командира эскадрильи. Очень уж выразительно сформулировал он непременные условия победы в воздушном бою. Вылетая на любое боевое задание, я всегда старался строго соблюсти четыре "нельзя", и со временем это дало мне возможность приобрести многие другие качества, необходимые летчику-истребителю во фронтовой обстановке. Испанский опыт немало помог в дальнейшей моей боевой работе на Карельском перешейке, а затем и на фронтах Великой Отечественной войны.

Большой популярностью пользовались в республиканской Испании и такие командиры истребительных эскадрилий, как Б. А. Смирнов, А. С. Осипенко, тоже удостоенные звания Героя Советского Союза. В их подчинении состояли в основном испанские летчики, каждый из которых воевал с изумительной храбростью и не останавливался ни перед чем во имя достижения победы над врагом. Они были добрыми нашими друзьями и вообще добрыми, веселыми парнями, но моментально свирепели, как только кто-либо произносил слово "фашист" или "мятежник". Встретившись с противником в воздухе, летчики-республиканцы дрались обычно до полного израсходования боеприпасов и горючего. И если некоторым из них недоставало еще подлинного мастерства, то это компенсировалось самоотверженностью,

неиссякаемой боевой инициативой. Нас они рассматривали как старших братьев, старательно перенимали наш опыт, охотно выполняли любые наши просьбы. Однако мы никогда не злоупотребляли этим, всегда щадили их самолюбие, уважали их обычаи.

Отправляясь на задание, почти все испанские летчики неизменно брали с собой различные талисманы. Довольно часто мне приходилось видеть, как некоторые из них сажают в карман белую морскую свинку. Нам это казалось смешным, но мы воздерживались от шуток. Самыми же, пожалуй, лучшими талисманами испанцы считали шлемофоны и летные перчатки, которые мы дарили им.

Советские летчики-добровольцы свято выполняли свой интернациональный долг. За мужество, проявленное в боях, помимо лиц, уже названных мною, высокого звания Героя Советского Союза удостоились П. В. Рычагов, Я. В. Смушкевич, С. П. Денисов, П. Ф. Шевцов, С. И. Грицевец, А. К. Серов, С. А. Черных, А.. С. Сенаторов, И. А. Лакеев, Н. С. Герасимов, И. И. Копец. А другими правительственными наградами были отмечены буквально все.

Вместе с тем мы приобрели в Испании новый ценный опыт, и Советское правительство позаботилось, чтобы каждый возвратившийся оттуда сполна реализовал бы его в наших Вооруженных Силах. Многие участники испанской войны получили назначение на высокие руководящие посты. Например, Я. В. Смушкевич стал заместителем начальника ВВС РККА, А. К. Серов - начальником инспекции ВВС, Ф. А. Агальцов - членом Военного совета ВВС. Е. С. Птухин и И. И. Копец возглавили ВВС военных округов, С. П. Денисов и С. А. Черных - авиационные соединения. А. И. Гусев был назначен заместителем командира авиабригады.

В целом такая практика безусловно оправдала себя. Она открывала широкую дорогу перед молодыми, энергичными и способными людьми. Но, к сожалению, случались и промахи. Человека выдвигали на высокую командную должность, а он не умел работать с подчиненными, не обладал элементарными навыками организатора боевой и политической подготовки. Разумеется, в этих случаях результаты были плачевными. Подобное, видимо, ожидало и меня. В Испанию я уехал рядовым летчиком, лейтенантом, а через семь месяцев вернулся на родину капитаном, и мне сразу же предложили командование эскадрильей. У меня хватило благоразумия отказаться от этого. Я попросился на должность заместителя командира эскадрильи. О меньшем тогда не могло быть и речи.

До войны в Испании совсем не было опыта борьбы истребителей с бомбардировщиками в ночных условиях. Не было по очень простой причине: приборное оборудование самолетов того времени не позволяло решать эту сложную задачу. И вдруг невероятный, казалось бы, случай: советский летчик М. Н. Якушин первым в мире сбивает ночью над Мадридом трехмоторный фашистский самолет Ю-52. Причем - без какого-либо наведения с земли. И затем благополучно садится на свой аэродром, который, по существу, не был оборудован огнями ориентации и посадки.

Примеру Якушина следуют летчики А. К. Серов, И. Т. Еременко, Е. А. Степанов. Они организовали ночные дежурства на аэродроме, продумали, как лучше взлетать и садиться, используя свет автомобильных фар, как пилотировать истребитель и вести поиск цели ночью.

И вот Серов в паре с Якушиным впервые вылетают на отражение ночного налета фашистских бомбардировщиков. Михаил Нестерович Якушин обнаружил Ю-52 по свечению выхлопных газов. Подошел к нему сзади на самую минимальную дистанцию, прицелился и открыл огонь сразу из всех пулеметов. Юнкерс рухнул. Каким надо было обладать поистине ювелирным мастерством пилотирования, на редкость острым зрением, исключительной выдержкой и смелостью, чтобы сработать так чисто!

В Испании же впервые начало осуществляться массированное использование авиации для нанесения ударов по наземным целям. Обычно наши СБ, прикрываемые истребителями И-16, действовали в глубоком тылу противника, а штурмовики Р-Зет в сопровождении истребителей И-15 уничтожали цели на переднем крае и в небольшой тактической глубине. При этом, если позволяла обстановка, истребители выводили из строя зенитные средства врага.

Анализируя боевую деятельность советских летчиков в Испании, не могу не подчеркнуть той большой роли, какую сыграли в руководстве ими Е. С. Птухин и Ф. А. Агальцов.

Евгений Саввич Птухин обладал незаурядным талантом авиационного начальника. Он по-своему, как мы говорим теперь, по-птухински, разрабатывал, подготавливал и успешно осуществлял довольно значительные в тогдашних масштабах воздушные операции. Боевые задачи решались при тесном взаимодействии различных родов авиации, часто с наращиванием силы ударов, особенно в ходе борьбы с самолетами противника. Последние эффективно уничтожались не только в воздухе, но и на аэродромах.

Своеобразный почерк имел и Филипп Александрович Агальцов - старший наш политический комиссар. В Испании мы знали его под именем Мартына и до сих пор вспоминаем, как "товарищ Мартын" выступал на собраниях землячеств в эскадрильях (так назывались у нас там партийные собрания), как мог он вдалеке от родины дать почувствовать каждому ее теп- лое дыхание, неразрывную связь с партией. В то же время комиссар умел и, я бы даже сказал, любил выслушивать наше мнение по чисто практическим вопросам. Его в одинаковой мере заботили и наши боевые дела, и условия нашей жизни, вплоть до питания, своевременности получения писем и посылок от родных. Знали мы и о том, что "товарищ Мартын" строго следит за сроками сменяемости каждой группы добровольцев, за награждениями отличившихся и тут для него - объективность превыше всего...

Бои в Испании внесли полную ясность во взгляды об основных качествах истребителя. Кто служил в авиации в тридцатые годы, хорошо знает, какие жаркие споры велись тогда о том, что важнее для истребителя - скорость или маневренность. Многие были убеждены, что маневренный самолет, даже уступающий в скорости противнику, может успешно вести борьбу с ним. Другие же оспаривали это, выдвигая на первый план скорость. Испанский опыт окончательно подтвердил превосходство скоростных качеств истребителя над маневренными.

Новые взгляды на боевые возможности и способы использования авиации, родившиеся в Испании, на Хасане и Халхин-Голе, потребовали переработки уставов и наставлений ВВС. Их нужно было привести в соответствие с духом времени. И действительно, в период 1938 - 1940 годов у нас вышли заново переработанные Боевой устав ВВС, Курс боевой подготовки истребительной авиации, Наставление по производству полетов. В этих основополагающих документах были четко определены назначение и задачи истребительной авиации, характер современного воздушного боя, основные требования к летчику-истребителю и его подготовке. Подчеркивалось, что главным назначением истребительной авиации является уничтожение самолетов противника в воздухе и на земле. В отношении воздушного боя указывалось, что решающую роль в нем играют скорость, маневр и огонь.

Летчик, прибывший из училища, за первый год службы в части должен был в совершенстве овладеть техникой пилотирования, стрельбой и воздушным боем одиночно, а также освоить полеты в составе звена. Годовой налет на каждого летчика планировался из расчета 120 часов, причем особое

внимание обращалось на тактическое совершенствование.

...Обо всем этом успел я подумать под стук вагонных колес.

К месту назначения поезд пришел вечером. В городе уже ввели светомаскировку. Я с трудом разыскал военную комендатуру и лишь с ее помощью добрался в полк.

Командиром полка оказался старый знакомый полковник А. П. Николаев. Он был довольно известным летчиком-истребителем. Сражался в Китае, на Халхин-Голе, участвовал в .советско-финляндской войне. Имел три ордена Красного Знамени и орден Монгольской Народной Республики.

Встретил по-братски.

- Рад видеть тебя, дружище! - сказал Николаев и тут же сообщил: - Недавно прибыл еще один "испанец" - майор Пузейкин. Теперь оба комэска на местах, можно начинать работу.

Я попросил Александра Павловича ввести меня в курс дела.

- Наша задача - за две-три недели подготовить полк к боевым действиям, объявил он. - Кстати, на новых самолетах ты летал?

- Нет, не пришлось. Но теоретически изучал в академии и Як-1, и ЛаГГ-3, и МиГ-3.

- Что ж, и это неплохо, - ободрил командир полка. - У нас будут МиГ-3. Получим их через несколько дней. А пока нужно использовать "спарку" Яковлева и МиГ-1. До начала работы с летчиками сам дам тебе несколько провозных.

- Что за летчики в полку? - спросил я.

- В основном из "безлошадных". Все продолжают прибывать. Не с каждым еще успел познакомиться. Но есть сильные ребята.

"Безлошадными" в ту пору называли летчиков, оставшихся без матчасти в результате первого внезапного удара немецкой авиации по нашим приграничным аэродромам. Около тысячи советских самолетов было выведено тогда из строя. В результате образовался как бы излишек летчиков. В авиационных полках того времени нередко на один самолет приходилось по два-три летчика. Часть летного состава воевала в наземных войсках.

По мере увеличения производства в авиационной промышленности это несоответствие между количеством самолетов и числом летчиков постепенно сходило на нет.

Наш разговор с командиром полка, по существу, уже закончился, когда в дверь постучали. Вошел среднего роста майор с шапкой белокурых вьющихся волос. На его гимнастерке поблескивали два ордена Красного Знамени.

- Легок на помине, - сказал Николаев, здороваясь с вошедшим, а затем, обращаясь ко мне, добавил: - Вот он самый и есть, "испанец" майор Пузейкин. Знакомьтесь.

Мы крепко пожали друг другу руку. О Пузейкине я слышал и

раньше, хотя встречаться с ним не доводилось. Буквально с первых минут знакомства почувствовал симпатию к нему. В. В. Пузейкин относился к той категории людей, которые раскрываются сразу и располагают других к откровенности и доверию. Со слов командира полка я уже знал, что Пузейкин пользуется большим уважением у подчиненных за внимательное отношение к ним, за то, что никогда не оставит человека наедине со своей неудачей или бедой. Если он бывал убежден в чем-либо, то отстаивал это энергично, невзирая на чины и должностное положение инакомыслящих.

От командира полка мы вышли вместе. Пузейкин предложил переночевать у него. Несмотря на поздний час и усталость, разговорились. Вспоминали Испанию. Там он воевал под Мадридом, а я в районах Валенсии и Теруэля. Потому и не встречались. Выяснив это, обменялись мнениями о последних сводках Совинформбюро. В них назывались все новые и новые города, оставленные советскими войсками. Трудно было постигнуть, почему так стремительно развиваются события, почему Красная Армия не может сдержать натиск немцев? Конечно, решающую роль играли внезапность нападения, превосходство противника в танках, в самолетах. Но, будучи военными людьми, мы знали основу всякой внезапности и прекрасно понимали, что превосходство или отставание в техническом оснащении армии не сваливаются с потолка, что это результат каких-то процессов, явлений, событий. Причем не столько случайных, сколько закономерных, чем-то обусловленных. Но каких процессов и событий? Ответить на этот вопрос мы смогли лишь много, много лет спустя, когда уже отгремели раскаты Отечественной войны. А тогда, в самом начале ее, для нас, летчиков, самым главным было в предельно короткий срок освоить новые самолеты и подготовиться к предстоящим боям.

На том, помнится, и закончилась моя ночная беседа с Пузейкиным. А утром полковник Николаев уже вылетел со мной на "спарке" Як-7у. Этот самолет, созданный конструкторским бюро А. С. Яковлева, был относительно прост, имел небольшой полетный вес, исключительно легко пилотировался. Во всех отношениях он выгодно отличался от машин, на которых мне доводилось летать раньше.

Только летчик, пожалуй, может понять то чувство, которое охватывает человека, впервые поднявшегося в воздух на скоростном самолете. Со временем, конечно, это чувство ослабевает, становится привычным, но лишь до новой, более совершенной машины. Очевидно, это и есть одно из слагаемых

романтики летной профессии.

После двух тренировок на "спарке" я вылетел самостоятельно на боевом истребителе МиГ-1. По тому времени это тоже был неплохой самолет скороподъемный, с максимальной скоростью, перешагнувшей шестисоткилометровый рубеж. Правда, такую скорость он развивал лишь на высотах более 6000 метров, а на малых был тяжеловат в управлении: пилотировать его приходилось с большими перегрузками. Но и с такими недостатками МиГ-1 значительно превосходил истребители И-16 и И-153.

Как уже говорилось, полк наш был двухэскадрильного состава. Одной эскадрильей командовал майор Пузейкин, другой - я.

Сразу начали знакомиться с подчиненными и разрабатывать для каждого ускоренную программу ввода в строй.

Комиссаром ко мне в эскадрилью назначили старшего политрука Василия Подмогильного, отлично знавшего свое дело и исключительно честного человека. Мой заместитель по летной подготовке капитан Ш. тоже производил хорошее впечатление. Из командиров звеньев выделялся старший лейтенант Павел Волков веселый круглолицый крепыш, очень любивший во время разговора жестикулировать руками.

Эти трое являлись опытными летчиками, однако новых истребителей даже не изучали. У остальных уровень подготовки оказался гораздо ниже. Но они были молоды, энергичны, рвались на фронт, чему я, как командир, только радовался. Каждый из них сохранял неповторимую индивидуальность. Совсем юный Сергей Долгушин обладал задорным характером. Прямая противоположность ему - высокий, неторопливый Никита Боровой: тих и стеснителен, при разговоре со старшими густо краснел. Завидной уравновешенностью и ладным внешним видом отличались Петр Воробьев и Григорий Воронин.

Несколько позднее в эскадрилью прибыл Сергей Макаров. Парень с обаятельной улыбкой, большой самостоятельностью в суждениях и не меньшей сноровистостью в делах.

Распределив людей по звеньям, я незамедлительно взялся за их обучение. "Спарки" МиГ-3 не было, и потому всем пришлось поутюжить небо на учебно-тренировочном самолете Як-7у. Он предназначался для переучивания на истребитель Як-1, но и нам оказал неоценимую услугу. На нем летчики осваивались с большой скоростью полета, с техникой пилотирования в новых условиях, учились пользоваться более сложным приборным оборудованием. В роли инструктора выступать приходилось главным образом мне самому. После десятков вылетов на "спарке"

я к концу дня еле добирался до постели.

Получив несколько провозных полетов и сдав зачеты по матчасти и технике пилотирования МиГ-1, летчики пересаживались на боевой самолет. Сначала осваивали простейшие элементы пилотажа, потом - воздушный бой. Значительно больше времени, чем предполагалось, пришлось затратить на отработку взлета. Дело в том, что МиГ-1 при взлете сильно разворачивался вправо, и требовались немалые усилия, чтобы удержать его в нужном направлении. У многих не ладилось и с пилотированием, особенно на небольших высотах. И все же за восемь - десять дней вся эскадрилья освоила новые самолеты и подготовилась к ведению боя. Такие сроки переучивания по мерке мирного времени могут показаться фантастическими. Но война не ждет.

Вскоре меня вызвал командир полка и приказал:

- Завтра на Ли-2 всей эскадрильей вылетайте в Москву. Получите десять МиГ-3 и на них вернетесь обратно.

На московском Центральном аэродроме нас уже ждали представители авиационного завода. Оформление необходимых документов и приемка самолетов не заняли много времени.

МиГ-3 не имел принципиальных отличий от МиГ-1. Только увеличена дальность полета, повышена живучесть и улучшены пилотажные характеристики на больших углах атаки. К концу дня мы подготовили самолеты к вылету и намеревались после ночевки распрощаться с Москвой. Но это случилось раньше: за час до наступления темноты на стоянке появился представитель комендатуры аэродрома и решительно потребовал :

- Немедленно вылетайте.

Он назвал аэродром, где нам запланировали посадку.

- А что случилось? - допытывались мы. - Почему такая спешка?

Объяснений не последовало. Вместо них привычная команда:

- Выполняйте приказ!

Делать нечего: запустили двигатели и взлетели. Лучше было бы, конечно, остаться до утра: все-таки первый вылет на новых машинах. Однако я не очень сокрушался - неподалеку от аэродрома, где нам предложили садиться на ночевку, проживала моя семья.

Появилась неожиданная возможность встретиться с нею...

Посадку произвели нормально. Организовав дозаправку самолетов и разместив летчиков на ночлег, я поспешил к своим. Ни жены, ни сына дома не оказалось: объявили воздушную тревогу, и они приютились в одном из укрытий. Бродя в темноте по пустынному городку, я разгадал причину поспешного изгнания

нас со столичного аэродрома: в ту ночь немцы впервые совершали налет на Москву, о чем наша разведка узнала заблаговременно...

Только на рассвете, когда дали отбой воздушной тревоге, мне удалось наконец разыскать жену и сына. Коротким было это свидание - до нашего вылета оставалось около двух часов. А расставаться пришлось надолго. Родные мои вскоре эвакуировались в Оренбург.

* * *

По возвращении в полк узнал, что нашей эскадрилье приказано на новых самолетах убыть на Западный фронт. И сам я, и остальные летчики встретили эту весть как должное. Мы понимали, насколько нужна там наша помощь. Об этом слишком красноречиво говорили хмурые июльские сводки Совкнформбюро.

Провожал нас весь личный состав полка. Александр Павлович Николаев каждого из десяти летчиков обнял и сказал на прощание:

- Скоро и мы за вами. До встречи на фронте!

Однако там мы уже не встретились. Наша эскадрилья сначала действовала самостоятельно, а потом вошла в состав другой части. То же самое произошло и с эскадрильей майора В. В. Пузейкина. Спустя некоторое время я узнал, что в одном воздушном бою его самолет был подбит. Мотор перестал работать, фонарь заклинило, высота была небольшой. Казалось, гибель летчика неизбежна. Но в последний момент Пузейкину, отличавшемуся железной выдержкой и высоким летным мастерством, удалось перевернуть неисправный самолет на спину, покинуть его и благополучно приземлиться на парашюте. В. В. Пузейкин воевал до конца войны. В запас он уволился в звании генерал-майора авиации.

А полковник А. П. Николаев сформировал полк заново и затем успешно руководил им в боевой обстановке. Войну он закончил командиром дивизии.

В конце июля 1941 года наша эскадрилья базировалась на полевом аэродроме неподалеку от Гжатска. На стоянки самолетов нам подвели телефон для связи со штабом ВВС 20-й общевойсковой армии. В то время каждая общевойсковая армия имела свою авиацию, состоявшую из смешанных соединений, отдельных полков и эскадрилий. Существовали и фронтовые ВВС.

Обстановка на Западном фронте была тяжелой. Немецко-фашистские войска, захватив Минск, Оршу, Витебск, продолжали рваться на восток. Тем не менее нам не спешили ставить задач по прикрытию наземных войск или сопровождению бомбардировщиков и штурмовиков. Необходимо было

познакомиться с районом боевых действий, освоиться с обстановкой. Однако приказали: в случае появления немецких самолетов-разведчиков перехватывать и уничтожать их. Это обязывало нас организовать наблюдение за воздухом и установить постоянное дежурство на аэродроме одного-двух летчиков в кабинах истребителей.

Дни стояли солнечные, безветренные. В небе лишь иногда появлялись редкие облачка. И вот в один из таких дней, когда мы намеревались познакомиться с близлежащими аэродромами и я уже успел прочертить на карте маршрут полета, раздался голос наблюдателя :

- В воздухе самолет противника!

На высоте трех-четырех километров был хорошо различим двухмоторный разведчик, направляющийся в сторону Москвы. На аэродроме дежурил капитан Ш. Подумалось: хорошо, что первый боевой вылет сделает опытный летчик, его победа воодушевит всех. Чего большего может желать командир, когда его подчиненные только что начинают свой фронтовой путь?

- Капитан, взлет!

Команда была выполнена молниеносно. Мы не отрывали глаз от "мига". Вот он круто пошел вверх. Расстояние между ним и разведчиком быстро сокращалось. Немецкий летчик, очевидно, заметил наш истребитель, изменил курс и увеличил скорость. Но тот, срезав угол, продолжал сближение. Никто не сомневался в том, что через несколько секунд последует атака и вражеский самолет будет сбит. Сетовали лишь на то, что наплывшее облако помешало увидеть закономерный исход этого поединка: придется теперь довольствоваться только рассказом самого летчика.

Томительно тянулось время ожидания. Наконец "миг" появился над аэродромом. Когда он сел, мы поспешили к нему.

- Разведчик ушел, - доложил летчик. - Все горючее сжег, а не нашел его в облаках.

Мы недоуменно смотрели на капитана. Как это ушел? Ведь фашист был виден даже с земли. А может, оружие не сработало? Или с мотором что случилось? Но капитан твердо стоял на своем: подвели облака. Спокойная уверенность летчика поколебала мое желание высказать откровенно все, что я подумал по этому поводу. Кто знает, а вдруг действительно всему виной облака? Над аэродромом они были редкими, а там, дальше, может, перешли в "сплошняк". Ну а если другая причина? Скажем, трусость... Нет, в это не хотелось верить...

Во второй половине дня нам приказали усилить дежурство. Свои места в кабинах заняли Волков, Долгушин и я. Вскоре появился еще один немецкий самолет. Он шел в юго-восточном

направлении на высоте четырех тысяч метров. Мы сразу же взлетели, но пока набирали высоту, противник куда-то исчез. Где же искать? Решили держаться его прежнего курса. Летим пять, десять минут. Посматриваем по сторонам, друг на друга. Неужели и этого упустили? Вдруг Волков поравнялся со мной, качнул крылом и показал рукой вверх. Я взглянул туда, но ничего не обнаружил. Волков продолжал жестикулировать. Я кивнул ему: мол, действуй самостоятельно. Ведомый вырвался вперед и стал быстро набирать высоту. Тут и я увидел немецкий двухмоторный разведчик "Дорнье-217". Его нетрудно узнать по двухкилевой конфигурации и как бы обрубленным крыльям.

Сбить "дорнье" нелегко: он имеет приличную скорость, мощное оборонительное вооружение, да и экипаж такого самолета состоит обычно из опытных людей. Надо было помочь Волкову, готовившемуся атаковать противника сверху. Я подал Долгушину сигнал следовать за мной и прибавил скорость. Намерение такое: подойти к разведчику снизу и отвлечь его внимание от Волкова.

Заметив нас, разведчик начал разворачиваться на запад. Мы пошли наперерез ему. В этот момент Волков неожиданно свалил "миг" на крыло и устремился вниз. Вражеский стрелок замешкался, огонь открыл с запозданием. Прошли мимо и трассы с истребителя: Волков, видимо, не сумел хорошо прицелиться. Теперь наша очередь атаковать. Но Волков энергично сманеврировал и снова открыл огонь из всех пулеметов. "Дорнье" задымился, а затем взорвался. Мы едва успели отвернуть в сторону. Волков же скрылся в дымном облаке. Мелькнула тревожная мысль: не столкнулся бы он с обломками взорвавшегося самолета. Нет, все в порядке - "миг" вынырнул из темной пелены. Однако когда он пристроился к нам, мы заметили, что одно его крыло залито маслом. Потом выяснилось, что Волков проскочил мимо вражеского самолета буквально в нескольких метрах и был забрызган из поврежденных баков "дорнье".

На месте падения обломков немецкого разведчика мы нашли Железный крест и полковничий погон. Это, разумеется, повысило значимость нашей первой победы. Все считали, что такое начало - доброе предзнаменование на будущее.

На следующий день эскадрилья перебазировалась ближе к линии фронта - на полевой аэродром западнее Вязьмы. Понятие "линия фронта" в июле 1941 года отличалось от сформулированного в армейских уставах. Едва ли кто решился бы тогда резко разграничить районы боевых действий немецко-фашистских и советских наземных войск. Нередко мы, летчики,

наблюдали, как на восток движется немецкая колонна, а за ней или параллельно ей в том же направлении советская. Бывало и так, что на фронте - затишье, а где-то во вражеском тылу идут жаркие бои. Попробуй сориентируйся в такой обстановке, разберись, где свои, где чужие! Но ориентироваться и разбираться нужно было безошибочно.

На новом аэродроме вместе с нашей эскадрильей находилось подразделение пикирующих бомбардировщиков Пе-2. Нас объединили в одну авиационную группу. Теперь я стал получать задачи от командира этой группы, а не из штаба ВВС общевойсковой армии. Такое руководство было, конечно, более оперативным и конкретным.

Должен заметить, что авиагруппы представляли собой временные организационные единицы. Создавались они обычно для выполнения какой-то определенной задачи и имели различный состав. Иные включали в себя по нескольку частей и даже авиационных соединений. Особенно большую роль сыграли авиагруппы на заключительном этапе сражения за Москву.

С перебазированием под Вязьму для нашей эскадрильи началась жаркая фронтовая пора. Вылетать приходилось по пять-шесть раз в день. Задачи решали разнообразные: прикрывали наземные войска, сопровождали бомбардировщиков, вели разведку. Почти каждый вылет заканчивался напряженным воздушным боем. И как правило - с превосходящими силами противника.

Тут уж до конца выявились истинные качества каждого. В бою человек - как на ладони. Если в мирное время порой удается что-то скрыть, замаскировать, то в боевой обстановке сделать это почти невозможно. Не позволяют сами условия борьбы, из которой один выходит победителем, а другой - побежденным. Именно здесь лучше всего познаются способности подчинить личное общественному, преодолеть слабость во имя мужественного выполнения своего долга.

Когда я первый раз увидел Сергея Долгушина, откровенно говоря, усомнился в его летном будущем. Маленький, добродушный, с каким-то очень уж безмятежным взглядом голубых глаз, он, казалось, был создан вовсе не для суровой профессии истребителя. Но уже после первого совместного полета с ним от этого первоначального мнения не осталось и следа. Долгушин удивительно тонко чувствовал машину и, когда требовалось, решительно подчинял ее своей воле. Если на земле он иногда излишне суетился, мог вспылить, то в воздухе превращался в удивительно уравновешенного, расчетливого и хладнокровного бойца. В тяжелых условиях 1941 года эти

качества Долгушина еще более развились. Да и внешне он заметно изменился: раздался в плечах, физически окреп. А что касается летного будущего, то скажу - Долгушин воевал до окончательной нашей победы, за годы войны произвел 422 боевых вылета, сбил в воздушных боях свыше 20 самолетов противника и по сей день служит в кадрах Вооруженных Сил, имея звание генерал-лейтенанта авиации.

С самого начала фронтовой жизни проявили себя стойкими воздушными бойцами и Павел Волков, Никита Боровой, Петр Воробьев, Сергей Макаров. В каждый вылет, в каждый бой они вкладывали все, на что были способны. И если не хватало мастерства, опыта, то компенсировали это напористостью, отвагой, неиссякаемой инициативой.

Другое дело - капитан Ш. Я не ошибся, заподозрив его в трусости при первом вылете на перехват немецкого разведчика, когда он вернулся с пустыми руками. Позже по его вине были сбиты Волков и Долгушин: спасая свою шкуру, Ш. бросил их в бою. И никто в эскадрилье не усомнился в правильности сурового приговора, вынесенного ему военным трибуналом.

Каждый день война преподносила нам что-то новое, нередко переворачивая вверх дном наши прежние представления. Происходила переоценка многих ценностей. Иными глазами мы взглянули, в частности, на немецкий истребитель "месеершмитт". К удивлению многих из нас, он оказался хорошим самолетом: скоростным, маневренным, с мощным вооружением.

В академии слушателей знакомили с этой машиной - немцы продали нам накануне войны несколько боевых самолетов, в том числе и "мессершмитт". Толстые угловатые крылья, длинный фюзеляж, недостаточно обтекаемый фонарь все это не внушало веры в его высокие летно-тактические качества. К тому же никто, пожалуй, не допускал, чтобы гитлеровская Германия показала нам свои лучшие самолеты. И потому, видимо, мы не изучали "чужой" истребитель должным образом. На практике же оказалось, что именно с ним противник начал войну...

Переосмысливались и некоторые каноны наших довоенных уставов и наставлений. Совсем недавно казавшиеся незыблемыми, они явно вступали в противоречия с требованиями боевой обстановки и возможностями новых истребителей.

Взять хотя бы боевые порядки. Основу их составляли клин звена из трех самолетов, в эскадрилье - клин звеньев. Вооружаясь постепенно опытом полетов на МиГ-3, мы все острее чувствовали несовершенство этих боевых порядков. Они стесняли маневр и не обеспечивали в бою надежной взаимной защиты от атак противника. При полете звеном обоим ведомым летчикам, из-за

опасения столкнуться, приходилось уделять много внимания сохранению своего места в строю. В результате ослаблялось наблюдение за воздухом, особенно в задней полусфере.

Немецкие летчики умело использовали недостатки наших боевых порядков. И мы вынуждены были, как говорится, на свой риск увеличивать дистанции и интервалы между самолетами, а иногда и эшелонировать боевые порядки по высоте. Но делали это еще очень робко: побаивались потерять друг друга из виду. На самолетах МиГ-3 хотя и стояли радиостанции, полагаться на них не приходилось: радиосвязь была еще недостаточно устойчивой. Единственно реальным средством управления в воздухе, как и раньше, служил личный пример командира, который эволюциями своего самолета, жестами рук и головы подавал подчиненным соответствующие команды. Только в 1942 году связь между самолетами по радио стала действовать надежно.

Предметом серьезных размышлений и упорных поисков оказались и способы прикрытия наземных войск, способы сопровождения бомбардировщиков и штурмовиков. Первоначально для прикрытия наземных войск применялось непрерывное патрулирование над ними. Лишь в отдельных случаях, когда воздушная обстановка не была особенно напряженной, истребители вылетали из положения "дежурство на аэродроме". Непрерывное патрулирование имело, конечно, свои достоинства, но чем дальше, тем больше мы видели в нем и отрицательные стороны. Во-первых, оно было сопряжено с большим расходом сил истребителей, во-вторых, носило в известной степени пассивный характер. Придя в указанный район, мы ждали, когда появятся вражеские самолеты, а они зачастую не появлялись здесь или появлялись после нашего ухода и безнаказанно наносили удары по наземным войскам. Тогда у нас еще не было локаторов, пунктов наведения, связи между самолетами и землей.

Что же касается сопровождения бомбардировщиков и штурмовиков, то тут тоже ранее разработанные способы годились далеко не всегда. Плохо согласовались они с возросшей скоростью истребителей. Базирование на одном аэродроме с подразделениями Пе-2 в известной степени помогало преодолевать эту трудность. Мы часто обсуждали вместе вопросы взаимодействия, предъявляли друг к другу претензии и сообща вырабатывали наиболее целесообразные решения.

Как-то наша эскадрилья сопровождала девятку Пе-2, которой предстояло нанести удар по скоплению немецких войск западнее Ярцева. При подходе к линии фронта я заметил группу "хейнкелей". Она шла встречным курсом, значительно ниже нас и

без прикрытия истребителей. Заманчивая цель! Решение созрело мгновенно: одним звеном атаковать противника и заставить его повернуть назад. Подав сигнал ведомым, я перевел свой самолет в пикирование. С первой же атаки мы сбили ведущий "хейнкель". Остальные стали разворачиваться и беспорядочно бросать бомбы. В таких вот случаях, когда противник растерялся от внезапного удара, его нужно бить да бить. Однако я подавил в себе это желание. Подумалось: а вдруг вот так же обрушатся на наших бомбардировщиков вражеские истребители? Мы развернулись и бросились догонять своих. Догнали вовремя: четверка "мессершмиттов" уже приближалась к "петляковым", но, увидев нашу группу, не решилась на атаку.

Сбросив бомбы, "петляковы" попали в зону огня вражеских зениток и по одному стали уходить от цели. Как же их прикрывать? Дробить звенья? Или держаться замыкающих самолетов? Откровенно говоря, мы не знали, что лучше. Остановились на втором варианте. Пришлось плестись в хвосте цепочки Пе-2, растянувшейся на несколько километров. Хорошо, что четверка "мессершмиттов" не пыталась атаковать их и к ней не подошла подмога.

Этот совместный вылет вызвал много разговоров и сетований. "Бомберы" обвиняли нас в том, что мы их плохо прикрывали. И были правы: перед нанесением бомбового удара одно звено истребителей на некоторое время покинуло их, а на обратном пути получилось еще хуже - прикрытие фактически отсутствовало. У нас тоже имелся свой счет к соседям. Мы очень возмущались тем, что после бомбежки они возвращались на аэродром не группой, а по одному. Но иначе, пожалуй, и быть не могло.

В то время только закладывались основы боевого использования и взаимодействия родов авиации, все более и более оснащаемой новыми самолетами. Процесс развития и формирования взглядов по применению различных типов самолетов происходил в тяжелейшей обстановке 1941 года, и некоторые даже большие командиры и начальники допускали серьезные ошибки, неоправданные потери.

В этой же связи хотелось бы привести другой характерный эпизод. Командир одной из авиационных дивизий, в оперативном подчинении которого находилась тогда наша эскадрилья, ставя задачу на сопровождение бомбардировщиков, сказал:

- Вы прикрываете их только до цели. Затем, когда они отбомбятся, остаетесь и штурмуете войска противника.

- А кто вместо нас будет прикрывать "пешки"? - спросил я.

- Скоростные бомбардировщики не нужно прикрывать, когда

они идут без бомб и в плотном строю. Там на каждом свой стрелок имеется, - уверенно заявил командир.

- Но ведь "мессершмитты" превосходят их в скорости и имеют более мощное вооружение, - пытался возражать я. - Как только мы оторвемся, они набросятся на Пе-2 и пожгут их.

- В дивизии опытные летчики, они этого не допустят...

Что ж, приказ есть приказ. Мы довели бомбардировщиков до цели и, когда те отбомбились, сами начали штурмовку вражеских войск. Вижу, группа немецких истребителей пошла на сближение с нашими Пе-2. Что делать? Продолжать выполнять приказ или попытаться помочь боевым друзьям? Несколько секунд раздумья, и я резко разворачиваюсь, включаю форсаж. По моему знаку все остальные истребители повторяют тот же маневр.

Тем временем "петляковы", заметив погоню противника, увеличили скорость. Но "мессершмитты" продолжали сближаться. Они догнали бомбардировщик, замыкавший колонну, и подожгли его. Затем пошли в атаку на другой самолет.

Мы выжимаем из наших моторов все, что можно. Хотя дистанция для прицельной стрельбы и великовата, я все же нажал на гашетки. Пулеметные трассы, конечно, прошли мимо. Но немцы почувствовали опасность с тыла и стали отворачивать.

Вместе с летчиком Воробьевым я бросаюсь на перехват "мессершмиттов". За счет более энергичного разворота нам удается сблизиться с тем из них, который чуть не сбил второй наш Пе-2. Преследование его идет уже на бреющем полете. Улучив момент, когда противник должен был увеличить высоту, чтобы перескочить оказавшийся перед ним лесной массив, прицеливаюсь и даю длинную очередь из всех пяти крупнокалиберных пулеметов. Мотор вражеского самолета задымил, его скорость заметно уменьшилась. Подхожу вплотную к "мессершмитту". Еще одна хорошая прицельная очередь, и он камнем врезается в землю. А мы с ведомым спешим на ближайший аэродром, так как бензин остался только в верхних баках и хватит его не больше как на десять - двенадцать минут полета...

Одной из причин всякого рода ошибок, больших или меньших просчетов при постановке боевых задач авиационным подразделениям являлось подчас то, что в первые месяцы войны иные командиры дивизий и даже полков сами почти не летали на боевые задания. Следовательно, они имели весьма общие представления о воздушной обстановке, о противнике, его тактике и авиационной технике. Сказывалось и отсутствие практического опыта по организации взаимодействия между бомбардировщиками и штурмовиками, с одной стороны, и

истребителями - с другой. Иной раз бомбардировщики приходили в район базирования истребителей, когда те еще не получили приказа на сопровождение. Покружив над аэродромом и не дождавшись прикрытия, они следовали на цель одни. А в результате - лишние потери.

Потребовалось время, чтобы преодолеть все это.

* * *

В августе 1941 года на нашем направлении активность немецкой авиации значительно возросла. Вместе с тем противник применил одно тактическое новшество: в район предполагаемых действий своих бомбардировщиков он стал заранее высылать сильные группы истребителей. В задачу последних входило "расчистить воздух" от нашей авиации и тем самым обеспечить наибольший успех бомбового удара. Прием этот мы разгадали быстро, но нам не стало от этого легче: немцы по-прежнему господствовали в воздухе.

Однажды с пятеркой МиГ-3 я вылетел на прикрытие наземных войск в районе Ельни. Патрулируя вдоль линии фронта, внимательно наблюдаем за воздухом. Нам хорошо было известно, что немецкие бомбардировщики уже неоднократно бомбили этот район и нанесли нашим наземным войскам довольно ощутимый ущерб. Требовалось сделать все возможное, чтобы не допустить сюда снова вражескую авиацию.

Время нашего дежурства подходило уже к концу, когда мои ведомые Долгушин и Макаров вдруг начали энергично покачивать крыльями. Я взглянул налево, потом направо. С обеих сторон приближалось по четверке "мессершмиттов". А что делается сзади? Поглядел туда и обнаружил еще пять точек. Значит, против нас чертова дюжина. Трудновато придется!

Оглядел свою группу. Самолеты побалтывает. Одни вырываются вперед, другие отстают. Все ясно: летчики нервничают, ждут решения командира. А я думаю, ищу выход из создавшегося положения. Можно, конечно, попытаться проскочить между двумя четверками. А что потом? "Мессеры" догонят, и тогда придется вести бой в совсем невыгодных условиях. Нет, это не подходит. Что же тогда предпринять? И почему немцы не торопятся с атакой? Почему оставляют за нами некоторое преимущество в высоте? Может быть, ждут подкрепления?

Но нам ждать некого и некогда. Горючего в баках совсем мало. Решаю атаковать всей группой правую четверку "мессершмиттов", а потом уйти вверх и ударить вторично по другой четверке.

Резко разворачиваемся и устремляемся в атаку. Первая пара

правой немецкой четверки, заметив наш маневр, прибавила скорость и проскочила под нами. Вторая замешкалась, и мы в упор открыли огонь по ней. Ведущий "мессершмитт" вспыхнул и, перевернувшись, пошел к земле. Его ведомый попытался ускользнуть, но Долгушин меткой очередью сбил и его.

Разделавшись с этой парой, мы энергично набрали высоту и обрушились на левую четверку. Та тоже поспешила отойти в сторону. Воспользовавшись этим, мы вырвались из окружения и взяли курс на свой аэродром. Посадку произвели почти с пустыми баками.

С трудом вылезли из кабин. Лица у всех осунулись, еле держимся на ногах. Но это не убавляет нашей радости. Такой бой провели и вышли из него победителями! Почти трехкратное превосходство было у немцев, а они потеряли два самолета, у нас же потерь нет. В этом бою мы, пожалуй, впервые по-настоящему оценили мощь новых истребителей, почувствовали уверенность в том, что можем с успехом бить врага. Кто пережил 1941 год, знает, как много тогда значило такое.

Но далеко не все воздушные бои заканчивались столь счастливо. Случалось и нам нести серьезные потери. Мы еще не научились до дна использовать боевые возможности своих машин. Некогда было. Готовясь к боям, едва успели освоить лишь технику пилотирования скоростных истребителей, но отнюдь не их боевое применение, в первую очередь - искусство ведения огня. Это приобреталось уже в ходе ожесточенных схваток с противником, нередко превосходившим нас и численно, и качественно. Отсюда и потери - оправданные и неоправданные.

В том же месяце шестерка МиГ-3 из нашей эскадрильи сопровождала группу бомбардировщиков Пе-2, которая должна была нанести удар по одному из тыловых объектов противника. За линией фронта мы попали в полосу кучевых облаков. Пришлось перестроить боевой порядок истребителей, чтобы предупредить внезапное нападение со стороны врага. Наша шестерка разделилась на три части: слева от бомбардировщиков - Долгушин и я; справа - Макаров и Боровой; сверху Подмогильный и Воробьев. Идем, поглядывая по сторонам и друг на друга.

На земле под нами четырьмя удлиняющимися жгутами поднялась пыль. Все понятно: с аэродрома взлетают вражеские истребители. За первой четверкой последовали вторая, третья... Если бы мы шли одни, без бомбардировщиков, можно было бы атаковать немецкие самолеты на взлете, когда они еще не набрали высоту и не развили скорость. Но оставлять без прикрытия бомбардировщики не полагается. Особенно когда противник в любой момент может появиться из-за облаков.

Я покачал крыльями, предупреждая своих об опасности. Ответили Долгушин, командир ведущего бомбардировщика и те, кто шел справа. Подмогильный и Воробьев не среагировали на сигнал. Я повторил его, но ответа опять не последовало. Вот если бы работало радио...

Только успел я подумать об этом, как из-за облаков вынырнули два "мессершмитта". Они пикировали на Подмогильного и Воробьева, а те их не замечали и продолжали идти прежним курсом. Я кивнул Долгушину, и мы бросились наперерез "мессершмиттам". Но не успели. Фашисты с короткой дистанции открыли огонь по самолетам Подмогильного и Воробьева. Один из них загорелся, другой, свалившись на крыло, тоже пошел к земле. Неужели сбили обоих?

Мы с Долгушиным погнались за "мессершмиттами", которые начали набирать высоту. Чувствую, как напряженно работает мотор. От максимальной перегрузки в теле огромная тяжесть, глаза временами застилает темная пелена. Только бы догнать! Только бы не упустить! Ведомый "мессершмитт" сделал глубокий крен, лег на спину и на какое-то время завис в воздухе - решил осмотреться. Я резко передвинул вперед сектор газа. "Миг" сделал рывок, и в прицеле быстро стал увеличиваться силуэт вражеского самолета. Когда расстояние сократилось до нескольких десятков метров, я нажал на гашетки. Мощная очередь из всех пулеметов врезалась в "мессершмитт", и он взорвался.

Не мешкая пристраиваемся к своим бомбардировщикам. К ним уже приближаются другие "мессершмитты". Стрелки с Пе-2 пулеметным огнем преграждают им путь. Макаров с Боровым надежно прикрывают бомбардировщиков справа. Я опять подаю знак Долгушину, и мы вместе бросаемся навстречу "мессершмиттам", стараемся не допустить их к бомбардировщикам.

Сбросив бомбы на заданный объект, Пе-2 берут курс "домой". А мы с Долгушиным продолжаем отбивать атаки вражеских истребителей, которых становится все больше. Макарова и Борового не видно. Где они, что с ними? В такой свалке все могло случиться. Радует лишь то, что бомбардировщики выполнили задачу...

Достигнув линии фронта, Пе-2 ушли в облака. Вскоре и мы последовали за ними, оторвавшись наконец от "мессершмиттов".

Вот уже и свой аэродром. Только произвели посадку, подбегает адъютант эскадрильи В. А. Богутский. Обычный вопрос:

- Что в донесении написать?

- Подожди, дай отдышаться...

Меня все сильнее одолевает тревога. Вылетели шестеркой, а

вернулись вдвоем. Где Макаров и Боровой? Что с Подмогильным и Воробьевым?

Подошел Долгушин. Смотрит хмуро, исподлобья, лицо осунулось, гимнастерка темна от пота. Переступает с ноги на ногу, молчит. Потом выразительно кивает на наши самолеты: они изрешечены пулями, во многих местах сорвана обшивка, фюзеляжи закопчены - пришлось много пользоваться форсажем.

- Подмогильный и Воробьев выпрыгнули? - с затаенной надеждой спрашиваю я Долгушина, зная о его острой наблюдательности.

- Один парашют видел.

- А о Макарове и Боровом ничего не знаешь?

- Нет. Очень уж много фрицев было...

Ноги не держат - прилег на травку. Механики и мотористы занялись моим и долгушинским самолетами. Подумалось: технарям тоже достается. Ведь надо обеспечить пять-шесть вылетов в день. И почти каждый самолет возвращается с повреждениями, горючее и боеприпасы используются почти полностью. Ремонтировать и заправлять машины нередко приходится под бомбежками. Не хватает инструментов, запасных частей. Механики рыщут по всей округе, разыскивая разбитые самолеты, и пополняют за счет их свои каптерки и технические сумки. Выручают настойчивость, рационализаторская сметка, товарищеская взаимопомощь. Каждый стремится лишь к одному: побыстрее и получше подготовить самолет к боевому вылету...

За раздумьями не заметил, как над аэродромом появились два "мига". Они привычно снизились и точно произвели посадку. Это - С. В. Макаров и Н. Ф. Боровой. У меня отлегло от сердца.

Вернувшиеся летчики рассказали, что они, как и мы, вели тяжелый бой, сбили двух "мессершмиттов", но полностью израсходовали горючее и вынуждены были сесть на соседний аэродром. Там заправились и сразу же - домой.

А о судьбе В. И. Подмогильного и П. П. Воробьева мы узнали через несколько дней. Подмогильный выпрыгнул с парашютом, приземлился в расположении наших войск. Обгорелого, его отправили в госпиталь в Ржев. Воробьев сумел посадить подбитый самолет и тоже вышел из строя. После госпиталя он попал в другую часть. Встретились мы с ним лишь после войны. Он был уже подполковником. Сейчас - в запасе, работает диспетчером службы движения в Львовском аэропорту ГВФ.

В последних числах августа 1941 года не вернулся с задания и Павел Волков. Очевидцы рассказали, как он вел бой с семью вражескими истребителями. Двух из них сбил, но и его самолет немцы подожгли. Случилось это над вражеской территорией, и

мы посчитали, что Волков погиб. Однако спустя почти двадцать лет после окончания войны я узнал, что он, раненный, попал в плен, но был вызволен из фашистского концлагеря наступавшими советскими войсками.

За июльские и августовские бои несколько летчиков нашей эскадрильи удостоились правительственных наград. Орденом Ленина наградили старшего политрука Подмогильного, орденами Красного Знамени - Долгушина, Макарова, Борового, меня. Это был мой третий орден Красного Знамени: первый я получил в 1938 году, второй - в 1940-м. А еще через месяц меня наградили вторым орденом Ленина.

К сентябрю 1941 года в нашей эскадрилье осталось лишь несколько летчиков. Нам приказали перелететь на аэродром, располагавшийся между Великими Луками и Ржевом. Здесь эскадрилья пополнилась новыми людьми и материальной частью, а затем влилась в состав 180-го истребительного авиационного полка.

Командовал полком капитан А. П. Сергеев - молчаливый и несколько замкнутый человек. Заместителем у него был капитан И. М. Хлусович, до войны - мой командир звена. Он тоже воевал в Испании и вернулся оттуда с орденами Ленина и Красного Знамени. Хороший летчик, дисциплинированный командир и остроумный собеседник, Хлусович пользовался всеобщим расположением в любом авиационном коллективе. 180-й полк не представлял исключения из этого правила.

Комиссаром полка был В. И. Зиновьев. Его все уважительно называли Василием Ивановичем. Кряжистый, скуластый, всегда подстриженный бобриком, он отличался удивительной жизнерадостностью и твердой партийной принципиальностью.

- Быть коммунистом - значит всегда и во всем показывать пример другим, любил говорить Зиновьев.

И сам никогда не отступал от этого правила. Неутомимо оттачивал летное мастерство. Одним из первых в полку переучился на истребитель МиГ-3. Люди охотно шли к нему со своими радостями, невзгодами и неизменно встречали дружеское участие. По вечерам Василий Иванович частенько брал в руки гармонь и скрашивал короткие часы фронтового досуга летчиков душевной песней.

Штаб полка возглавлял майор М. Е. Проворов. Он тоже отлично знал свое дело, во всем любил порядок, иногда казался чрезмерно строгим. Но высокая требовательность органически сочеталась у него со справедливостью и заботливым отношением к подчиненным.

Полк состоял из трех эскадрилий: две были вооружены

новыми истребителями МиГ-3, одна - устаревшими И-16. "Разношерстный" самолетный парк осложнял боевую деятельность полка. Особенно трудно было организовывать взаимодействие. Если самолеты МиГ-3 вполне позволяли вести наступательную борьбу с немецкими истребителями, то на И-16 летчики, как правило, вынуждены были переходить к обороне.

Полк чаще всего использовался тогда для сопровождения бомбардировщиков, наносивших удары по немецким войскам. Обычно мы взаимодействовали со 150-м бомбардировочным полком, входившим вместе с нами в состав 46-й смешанной авиационной дивизии. Командиром дивизии был полковник Анатолий Андрианович Бурдин. А бомбардировочным полком командовал майор Иван Семенович Полбин человек с железной выдержкой, решительный и инициативный. На трудные боевые задания он неизменно сам водил группы бомбардировщиков.

Однажды мне довелось быть свидетелем такого случая. Два СБ, экипажам которых приказали сбросить продовольствие нашим окруженным войскам, не выполнили задачу из-за плохой погоды. Майор Полбин молча выслушал все их доводы, потом сел за штурвал самолета и один, в крайне сложных условиях, доставил груз по назначению. Не удивительно, что летчики этого полка делали все возможное и невозможное для победы над врагом. Я знал среди них таких, которых сбивали по два-три раза, зачастую за линией фронта, но они, выпрыгнув с парашютами, опять возвращались в свою часть. Авторитет майора Полбина был безграничен.

Дружная наша боевая работа совместно со 150-м бомбардировочным полком омрачена в моей памяти одним неприятным событием. Однажды, когда наша эскадрилья готовилась к очередному вылету, ко мне подошел комиссар Зиновьев. Поговорили об эскадрильских делах, а потом он вдруг спрашивает:

- Документы все сдали?

- Какие документы? - удивился я.

- Партбилеты, удостоверения личности...

- А зачем их сдавать?

- Сам не знаю, - пожал плечами Зиновьев. - Указание такое получено. И с петлиц знаки различия нужно снять. Ордена - тоже. Говорят: немцы не должны ничего знать, если что случится...

- А если придется сесть на другом аэродроме? Как нас примут там без документов?

- Говорил им об этом, - махнул рукой комиссар. - Не приняли во внимание. Так что партбилеты - мне, остальное - начальнику штаба.

Пришлось подчиниться, хотя я отлично понимал не только опасные последствия этой меры в случае вынужденной посадки, но и то, как она повлияет на самочувствие летчиков. К счастью, это вскоре поняли и те, кто распорядился о сдаче летчиками документов, орденов и знаков различия перед вылетом за линию фронта. Во всяком случае, приказ был отменен, и мы вздохнули с облегчением, так как кое-кому уже довелось испить горькую чашу "беспачпортного бродяги".

Но все это - позже. А в тот памятный день, когда от меня впервые потребовали сдать перед вылетом документы и спороть знаки различия, мы выполнили боевую задачу без всяких эксцессов. Домой наша группа вернулась в полном составе.

Однако едва успели произвести посадку, как над аэродромом взвилось несколько зеленых ракет. Это была команда на новый немедленный взлет. Я развернул свою машину, прибавил обороты и начал разбег. За мной последовали Долгушин, Боровой, Антипов, Власов. Взлетев, сделали круг над аэродромом. Смотрим: неподалеку от нас самолеты противника атакуют ложный аэродром. Мелькнуло предположение - если немцы поймут свою ошибку, то сразу же направятся сюда. Значит, нужно подготовиться к встрече. Набираем высоту и прижимаемся к облакам.

Предположение оправдалось: около тридцати "Мессершмиттов-110" взяли курс на наш аэродром. Мы всей шестеркой бросились на них сверху и с первой же атаки сбили двух. Остальные разделились на две группы, и одна из них ринулась против нас, а другая изготовилась к штурмовке аэродрома.

Завязался тяжелый воздушный бой. Мы энергично маневрировали, не позволяя немцам расстрелять самолеты, задержавшиеся на заправке горючим. На какое-то время нам удалось оттянуть удар на себя. Чтобы беспрепятственно бомбить аэродром, противник решил сначала разделаться с нашей шестеркой. Обстановка в воздухе еще более обострилась.

Вот двум "мессершмиттам" удалось зайти в хвост самолету капитана Ю. А. Антипова и поджечь его. Тот стал выходить из боя. Немцы - за ним, пытаясь добить. Я бросился на помощь товарищу и с короткой дистанции расстрелял увлекшегося преследованием фашиста. Из-за резкого маневра мой ведомый Б. Д. Власов отстал, и я оказался один в окружении нескольких "мессершмиттов". Они наседают, поочередно ведя огонь. Скорость у меня мала, оторваться от фашистов трудно. Что же делать? Остается одно - лобовая атака.

Я направляю свой самолет на ближайшего "мессершмитта".

Ведем огонь друг по другу, но безрезультатно. Еще несколько секунд, и самолеты столкнутся. Вот уже четко виден вражеский летчик. "Что ж, - проносится в сознании, - выход не из блестящих, а другого нет. Отступать нельзя".

В последний момент немец не выдерживает и отваливает в сторону.

Оторвавшись от "мессершмиттов", я заложил глубокий крен и взглянул на аэродром. С него уже взлетали еще несколько самолетов. Теперь боевые друзья спешили на помощь мне. Но в этот момент мой "миг" содрогнулся от сильного удара. Настолько сильного, что ручка управления выскользнула из рук. Мне еле удалось выровнять самолет. На правой плоскости зияла огромная дыра - туда угодил вражеский снаряд.

Под прикрытием товарищей я с трудом произвел посадку. Самолет мой уже никуда не годился. Он получил столько повреждений, что даже не подлежал ремонту. Механики и мотористы разобрали его на запчасти.

Противнику пришлось не слаще. В этом бою наша шестерка сбила шесть "мессершмиттов": по одному - Долгушин и Боровой, по два - Антипов и я.

Антипов, будучи раненным, тоже сумел посадить свой поврежденный самолет. Летчика тотчас же отправили на По-2 в калининский госпиталь.

Мне было нелегко расстаться с ним. За недолгий срок совместной службы мы крепко подружились. Антипов был неукротимым романтиком авиации. Уже в пятнадцать лет он начал работать на самолетостроительном заводе. Был свидетелем и участником многих знаменательных событий. С заводского аэродрома на новом по тому времени истребителе И-15 взлетал В. П. Чкалов. Оттуда же стартовал огромный воздушный корабль "Максим Горький". На заводе Антипов поступил в аэроклуб, затем окончил одесскую школу военных пилотов. С началом Великой Отечественной войны отправился на фронт в составе полка, укомплектованного летчиками-испытателями. Полком командовал П. М. Стефановский. Здесь Антипов и открыл свой счет сбитых вражеских самолетов.

В 180-й истребительный авиаполк мы прибыли почти одновременно. Его назначили на должность заместителя командира эскадрильи.

После излечения в госпитале Антипов стал профессиональным летчиком-испытателем. Многим боевым машинам дал он путевку в небо. Родина высоко оценила его заслуги на этом поприще: ему присвоены звания Героя Советского Союза и заслуженного летчика-испытателя СССР.

* * *

К концу сентября погода ухудшилась. Небо заволокли тучи, сквозь которые лишь изредка прорывались солнечные лучи. Зачастил дождь - холодный, надоедливый. Дороги превратились в глинистое месиво, раскисли грунтовые полосы аэродромов. Активность авиации - нашей и немецкой - снизилась.

Вынужденную паузу в боевых действиях командование полка использовало для пополнения самолетного парка и более основательного ремонта машин, побывавших в боях. Да и людям требовался отдых - летчики, техники, механики и мотористы совсем измотались.

Надо было также принять новое пополнение, побыстрее ввести его в строй. Эта работа легла в основном на плечи командиров эскадрилий.

Особенно доставалось капитану С. И. Тимофееву, в эскадрилье которого состояли на вооружении устаревшие И-16. В летних боях это подразделение больше других потеряло летчиков. На смену им пришла молодежь, которую нужно было готовить к новым схваткам.

Капитан Тимофеев пользовался в полку хорошей репутацией. Сам отважный летчик и решительный командир, он умел воспитывать подчиненных. Невзирая ни на что, "ишаки" действовали очень агрессивно и выходили из боя только после того, как выработают все горючее и полностью израсходуют боеприпасы.

2 октября 1941 года после сильной авиационной подготовки немецко-фашистская группа армий "Центр" основными своими силами обрушилась против войск нашего Западного фронта. Двумя днями раньше очень мощный удар был нанесен также по правому флангу соседнего Брянского фронта. Началось генеральное наступление противника на Москву.

Наш полк в спешном порядке перебазировался ближе к Ржеву. Возобновились боевые вылеты на прикрытие наземных частей, на штурмовку вражеских колонн, прорвавшихся в районе Холм-Жарковский, а также на отражение ударов немецкой авиации по Ржеву. Воздушная обстановка, как, впрочем, и наземная, была исключительно напряженной. Против трех с половиной сотен самолетов, имевшихся к началу этих событий в распоряжении командования Западного фронта, враг выставил до тысячи боевых машин.

Наиболее тесно взаимодействовали мы тогда со смешанной авиадивизией генерал-майора авиации Героя Советского Союза Г. Н. Захарова, штурмовым полком майора Л. Д. Рейно, отдельными истребительными полками под командованием майора А. В.

Юдакова и майора Ю. М. Беркаля, а также с летчиками отдельной эскадрильи, которой командовал тогда капитан В. А. Зайцев. Командиров я этих знал достаточно хорошо, особенно Юдакова и Зайцева. И на них самих, и на их подчиненных можно было положиться при любых превратностях судьбы.

В юдаковском 29-м истребительном полку на вооружении состояли самолеты И-16. Но народ там подобрался на редкость боевой. Хорошо помню, как однажды на наш аэродром произвела посадку шестерка из 29-го. Летчики были в потрепанных регланах, в побелевших от солнца шлемофонах, но достаточно бодрыми, даже жизнерадостными. Они только что разогнали группу "юнкерсов", пытавшихся бомбить наши войска. Мы их накормили, заправили самолеты топливом и искренне подивились, как они еще ухитряются летать на своих "ишаках", иссеченных пулями и осколками снарядов. Этому полку первому в истребительной авиации было присвоено звание гвардейского.

Не хуже оказалась и эскадрилья капитана В. А. Зайцева. Впоследствии он командовал полком, лично уничтожил в воздушных боях тридцать шесть вражеских самолетов, стал дважды Героем Советского Союза.

К вечеру 10 октября положение под Ржевом стало критическим. Весь руководящий состав нашего полка пригласили в штабную землянку. У Сергеева был хмурый, даже несколько растерянный вид.

- Немцы вышли к Волге, - объявил он. - От нас их отделяют три-четыре километра. Что будем делать?

- А из дивизии какой приказ? - спросил капитан Хлусович.

- С дивизией связь прервана...

Что же предпринять? Самым логичным казалось-перебазироваться на другой аэродром в направлении Калинина. Завтра немцы подтянут к Волге артиллерию, минометы и начнут обстреливать нас. Но ведь есть железное требование: "без приказа - ни шагу назад". Кто посмеет его нарушить?

- Надо ждать указаний из дивизии, - предложил Хлусович. - Как-нибудь продержимся день-два, а там, если связь не восстановится, перебазируемся на свой страх и риск.

- Так и порешим, - заключил командир полка.- Прошу принять меры по маскировке аэродрома...

Ночью мы перетащили все исправные самолеты на северо-восточную окраину летного поля и, как могли, замаскировали. Людей разместили по отрытым здесь же щелям. Всех предупредили о необходимости соблюдать строжайшую светомаскировку. Движение машин и людей по аэродрому днем было запрещено.

С рассветом начали боевые вылеты. Взлетать приходилось под огнем противника. С противоположного берега Волги наши самолеты подвергались обстрелу даже из пулеметов и винтовок. Но рвавшегося к столице врага надо было бить в любых условиях.

Поначалу вылетели четверкой: Долгушин, Макаров, Боровой и я. Миновав Волгу, взяли курс вдоль шоссе Ржев - Великие Луки. Через несколько минут обнаружили длинную колонну немецких войск. Впереди на белом коне гарцевал командир. Мы взяли несколько в сторону от шоссе, а затем, построившись гуськом, обрушились на колонну с тыла. Огонь открыли из всех пулеметов с небольшой высоты. Было хорошо видно, как валятся фашисты. Но почему-то не разбегаются. Очевидно, внезапность нашей атаки на какое-то мгновение парализовала их.

Делаем второй заход. Теперь уже противник заметался. Однако прятаться некуда: по обе стороны шоссе - поле. И мы почти не отрываем пальцев от гашеток.

Израсходовав боеприпасы, разворачиваемся на обратный курс. А где же Макаров? Пришлось вернуться. Вскоре я увидел самолет Макарова, выходивший из пикирования. Не без злости подумал: из-за недисциплинированности одного можем все попасть в беду. Ведь патроны мы расстреляли до последнего. Что делать, если навалятся "мессеры"?

По возвращении на место я, не скрывая своего недовольства, спросил Макарова:

- Почему оторвался?

- Виноват, товарищ командир, - последовал ответ. - За тем, что на белом коне, погнался. Уж очень захотелось уничтожить эту сволочь...

Конечно, Макаров получил нагоняй за самовольство. Но в душе я ему сочувствовал. И даже восхищался его поступком. Этот круглолицый, сероглазый, всегда веселый крепыш нравился мне с самого начала нашей совместной службы. На первых порах он безупречно выполнял обязанности ведомого. Потом ему стали доверять водить на задания группу. К концу боевого дня, после пяти-шести вылетов, у него как-то неестественно вытягивалось лицо. А наутро, после крепкого сна, оно снова приобретало округлый вид и на нем по-прежнему сияла улыбка...

Утром 13 октября я полетел в паре с капитаном Хлусовичем на разведку противника. В районе Зубцова по невзорванному волжскому мосту густо шли немецкие войска. Часть из них направлялась на Старицу, другие входили с востока в Ржев. Таким образом, наш полк оказался почти в полном окружении. Оставался лишь небольшой коридор на северо-западе.

Мы поспешили вернуться на аэродром. Он уже обстреливался

из минометов.

- Надо немедленно улетать, - доложили мы командиру полка. - Технический состав выйдет из окружения по лесам.

Сергеев колебался. Лишь после нескольких минут раздумья махнул рукой и приказал начальнику штаба майору Проворову установить очередность перебазирования. Для посадки самолетов облюбовали площадку на окраине Калинина.

Первой взлетела наша эскадрилья. Вскоре показалась Старица, охваченная пожарами. Над городом кружили несколько "юнкерсов". Заметив нас, они поспешили ретироваться. Однако одного мы все же настигли и сбили. Затем загнали в землю повстречавшегося "хеншеля". Но ввязываться в длительный бой избегали: эскадрилье предстояло прикрыть посадку остальных подразделений полка.

Вот и Калинин. Знакомый пригород в дыму и пламени. Снижаемся и заходим на посадку. На облюбованной нами площадке все вроде нормально: даже посадочный знак выложен. Финишер у "Т" помахивает белым флажком. Однако меня что-то насторожило. Решил садиться со второго захода.

Выполняем традиционную "коробочку", и тут неподалеку в леске я замечаю танки и бронетранспортеры с крестами. Фашисты! Или, может быть, мне это показалось? Киваю Долгушину и Макарову: мол, посмотрите, что там, под деревьями. Тот и другой скрещивают руки - садиться нельзя. Значит, я не ошибся. Но откуда здесь немцы? Неужели они взяли Калинин?

Быстро разворачиваемся и с набором высоты уходим в сторону города. С земли по нашим самолетам открывается огонь из зениток. Эффективность его невелика: лишь две машины получили пробоины.

Центр города тоже охвачен пожарами. По улицам движутся группы людей. Одни направляются в заволжский район, другие - в Затверечье. Внутри у меня все похолодело, когда я подумал, что где-то в этих толпах, наверное, находится моя мать - ткачиха с фабрики "Пролетарская мануфактура". Пожалуй, никогда - ни раньше, ни позже - не чувствовал я такой неукротимой ненависти к фашистам. Вспыхнуло неистовое желание немедленно броситься на них и биться до последнего патрона, до последнего дыхания...

Выполняем над городом один круг, второй, ожидая подхода других подразделений полка. Отсюда хорошо просматривается площадка, на которую мы предполагали сесть. Вдруг вижу над вагоностроительным заводом трех "юнкерсов". Предупредив ведомых, включаю форсаж и на большой скорости атакую ближайший бомбардировщик. С короткой. дистанции открываю

огонь из всех пулеметов, и "юнкерс" валится на землю...

Своих мы так и не дождались. Горючего в баках оставалась самая малость. Посадку произвели в районе Клина. Я сразу же бросился разыскивать горючее: надо было во что бы то ни стало предупредить товарищей об опасности, подстерегавшей их на окраине Калинина. Но пока я мыкался, остальные наши эскадрильи тоже прилетели в Клин. Не было только командира и комиссара полка.

Капитан Тимофеев рассказал, что он все же садился на окраине Калинина. Не обнаружив на аэродроме ни одного из наших самолетов, подрулил к командно-диспетчерскому пункту, чтобы выяснить, где же те, что вылетели раньше него. Навстречу вышел человек в красноармейской форме и, морщась от воя незаглушенного мотора, замахал руками: мол, вылезай, сейчас все объясню. Тимофеев стал отстегивать привязные ремни, но в этот миг раздалась автоматная очередь. Стрелял немецкий солдат, выскочивший из-за капонира. "Красноармеец" плюхнулся на землю и истошно закричал по-немецки. Автоматчик остолбенел от удивления.

Тимофеев понял, что аэродром захвачен противником. Он резко развернул свой И-16 и начал разбег. За командиром последовали остальные летчики эскадрильи. Лишь один из них замешкался, и его самолет на взлете попал под плотный пулеметный огонь. Бензопровод оказался перебитым, мотор остановился. Летчику пришлось идти на вынужденную посадку. Выскочив из самолета, он скрылся в лесу и через несколько дней вернулся в полк.

А третья эскадрилья, ведомая старшим лейтенантом Кусакиным, расчетливым и осторожным командиром, перебазировалась без происшествий. Не увидев на калининском аэродроме наших самолетов, она даже не попыталась там садиться, сразу направилась в Клин.

Командир же полка покинул место прежнего базирования только в середине дня. Ведомыми у него были капитан Хлусович и лейтенант Борис Власов. Над Старицей эта группа встретилась с вражескими истребителями и завязала ожесточенный бой. Немцам, имевшим численное превосходство, удалось сбить самолет лейтенанта Власова и повредить машину командира полка. Тем не менее Сергеев и Хлусович оторвались от противника и произвели посадку на окраине Калинина. Командир полка сразу же вылез из кабины, а Хлусович несколько задержался. Осмотревшись, заметили, что они здесь одни.

- А где же наши? - тревожно спросил Хлусович.

- Сам удивляюсь, - развел руками Сергеев.

- Надо немедленно взлетать. Что-то здесь не так, - предостерег Хлусович.

- Сейчас взлетим, только посмотрю, что с колесом.

Тем временем к самолетам вплотную подкатил грузовик, и из кузова его посыпались немецкие солдаты. Они мигом набросились на Сергеева. Тот даже не успел вытащить пистолет. Хлусович поспешил запустить двигатель. Это удалось не сразу. Пока летчик возился с насосом, подбежал немецкий офицер. Размахивая пистолетом, он на ломаном русском языке несколько раз прокричал "Вылазь". Хлусович не торопился выполнять команду немца. Тогда гитлеровец, ступив одной ногой на плоскость, потянулся к кабине. Но Хлусович выхватил из кобуры ТТ и с размаху ударил противника по голове. Немец свалился, уронив свой пистолет в кабину самолета. В ту же секунду запустился мотор. Самолет рванулся с места и пошел на взлет поперек площадки. Вслед ему загремели автоматные очереди, однако он улетел.

Обо всем этом Иван Михайлович Хлусович сам рассказал мне, приземлившись в Клину. А о судьбе командира полка А. П. Сергеева мы узнали лишь в апреле 1942 года. Его истерзанный труп был обнаружен в кустах неподалеку от стоянки самолетов...

Последними из-под Ржева вылетели на По-2 комиссар полка В. И. Зиновьев и бывший комиссар нашей эскадрильи В. И. Подмогильный. 13 октября, с еще не зажившими ожогами на лице и руках, Подмогильный пришел в полк из госпиталя, не успевшего эвакуироваться. Понятно, что в таком состоянии его можно было перевезти только на самолете.

Зиновьев повел По-2 в направлении Калинина на предельно малой высоте. Прошли Старицу, которая продолжала гореть. Над городом висели вражеские самолеты. Один из них - корректировщик "хеншель" - прицепился к По-2. Зиновьев бросал свою легонькую машину из стороны в сторону, прижимался к земле, но фашист не отставал. Тогда комиссар, улучив момент, сел на крутом берегу Волги и зарулил в еловый лесок. Мотор не выключал, так как запустить его одному невозможно, а на помощь Подмогильного рассчитывать не приходилось.

"Хеншель" не оставил их в покое и на земле. Он открыл огонь с пикирования. Зиновьев едва успел вытащить из кабины Подмогильного. Пулеметная очередь врезалась в землю рядом с По-2. На повторную атаку фашист не пошел, вероятно кончились боеприпасы. Он направился в сторону шоссе, по которому двигались на Калинин сухопутные немецкие войска, и начал покачивать крыльями. Наши летчики поняли, что корректировщик сигнализирует о их местонахождении. Теперь

жди "гостей".

- Надо взлетать, - сказал Зиновьев. - Поможешь развернуть самолет? спросил он Подмогильного.

- Постараюсь...

С трудом развернули По-2 в сторону Волги. Площадка для разбега была слишком мала и круто обрывалась на берегу. На этот обрыв и рассчитывал Зиновьев. "Свалившись" с берега, можно увеличить скорость и удержаться в воздухе.

Взлетели благополучно - помог встречный ветер и сказалось мастерство Зиновьева. Набрав необходимую скорость, пошли низко над рекой у самого берега. Корректировщик отстал, потеряв их из виду. Вдали вырисовывались контуры Калинина.

Выйдя к намеченной площадке, Зиновьев увидел там два истребителя и решил садиться. Но еще на заходе от левой плоскости самолета полетели щепки. Вторая пулеметная очередь разбила приборную доску, третья - угодила в мотор, и он задымился. Подумалось, что попали в зону огня своих зенитчиков, стреляющих по вражеским бомбардировщикам, которые находятся где-то выше.

Зиновьеву удалось посадить искалеченный самолет. Не спеша он выбрался из кабины, огляделся вокруг. Неподалеку дымились какие-то строения. Повсюду разбросаны разбитые ящики. У посадочного "Т" застыл МиГ-3. И ни одной живой души.

Из-за ближайшего капонира неожиданно хлестнула автоматная очередь. Пули издырявили перкалевую обшивку По-2. Зиновьев и Подмогильный бросились на землю. Послышалось завывание мощного двигателя, и на летное поле выполз немецкий танк с автоматчиками на броне. Летчики ползком добрались до кустов, обрамлявших площадку, и спрятались в полуобвалившейся траншее.

Танк пересек поле и подошел к По-2. Один из автоматчиков забрался на плоскость самолета, заглянул в кабины. Затем вернулся к танку. Стальная махина направилась к кустарнику, где спрятались наши. Зиновьев вынул пистолет и перезарядил его. С горькой усмешкой подумал: "Против танка-то с пистолетом..."

Казалось, вот-вот наступит развязка: о сдаче в плен, конечно, они и не помышляли. Комиссары взглянули друг на друга, и глаза их сказали: до последнего патрона. В этот момент на противоположной стороне аэродрома почему-то началась стрельба, разорвались несколько гранат. Танк устремился туда. Зиновьев и Подмогильный облегченно вздохнули. Потом поползли в сторону леса. В сумерках повстречались с красноармейцами, отрывавшими окопы. Те рассказали, что немцы захватили лишь Мигалово и примыкавшую к нему окраину

Калинина, железнодорожная станция еще в руках наших войск и через нее непрерывным потоком идут эшелоны.

Глубокой ночью Зиновьев и Подмогильный добрались до станции, сели в попутный поезд и приехали в Клин. Утром 14 октября они уже были в полку.

А технический состав вместе с батальоном аэродромного обслуживания выходил из окружения через Торжок, Лихославль, огибая с востока уже занятый противником Калинин. Двигались по бездорожью, подвергались бомбежкам с воздуха и обстрелам с земли. Автомашины с различным имуществом пришлось бросить. Но людей начальник штаба М. Е. Проворов и инженер полка Н. С. Пантелеев сумели сохранить и вывести к месту дислокации штаба нашей 46-й смешанной авиационной дивизии.

Пожалуй, только тот, кто пережил 1941 год, способен по достоинству оценить все это. Какую поистине титаническую работу должны были провести в то время Коммунистическая партия, Советское правительство, Верховное Главнокомандование, чтобы защитники Москвы действовали так вот мужественно, не теряли веры в нашу окончательную победу, не склоняли головы перед превосходящими силами врага!

Сейчас, спустя почти три десятка лет после той грозной осени, мне очень хочется сказать каждому, кто пришел или придет нам на смену: не забывайте подвига своих отцов. Не забывайте нечеловеческих трудностей, выпавших на их долю и на фронте и в тылу! Сделайте все, чтобы не повторился 1941 год! А если уж доведется снова с оружием в руках подняться на защиту Отчизны, то воюйте еще лучше, чем воевали мы.

* * *

После перебазирования полка в Клин я весь день находился под впечатлением увиденного во время полета над Калинином. Снова и снова вставали перед глазами охваченные пламенем дома, мечущиеся по улицам люди, разноцветье женских платков. Трудно было представить, что в городе, где я вырос и получил путевку в жизнь, уже хозяйничают фашисты.

Ночью долго не мог уснуть. Вспоминалась учеба в калининской средней школе, в фабрично-заводском училище, улица, по которой я с шестнадцати лет каждое утро отправлялся на текстильную фабрику, цех, в котором работал сначала ремонтировщиком, затем сменным мастером. Там в 1931 году меня приняли кандидатом в члены Коммунистической партии. Оттуда еще через два года провожали в училище военных летчиков...

И, как часто случается в такие вот бессонные ночи, размышления мои неожиданно пошли дальше. Перед моим

мысленным взором замелькали уже другие места, другие лица. На какой-то миг выплыла и заслонила все другое давнишняя встреча с тогдашним командующим Военно-Воздушными Силами Я. И. Алкснисом. Он приезжал к нам в училище перед выпускными экзаменами, долго и тепло беседовал с курсантами, многих наградил и всем пожелал большого летного будущего.

В ту пору каждое слово этого человека очень много значило для нас. В свои тридцать шесть лет он прошел большой и славный путь. Еще до свержения царского самодержавия вступил в партию большевиков. В дни Октября вел активную революционную работу среди солдат Западного фронта. С весны 1919 года - на ответственной командной работе в Красной Армии. Участник гражданской войны. В 1924 году окончил Военную академию РККА и, будучи общевойсковым командиром, научился летать. В 1929 году ему присвоили звание военного летчика.

На посту начальника ВВС Я. И. Алкснис многое сделал для отечественной авиации. Он решительно насаждал порядок и дисциплину в частях, поднял на высокий уровень боевую подготовку, умело организовал освоение летчиками новой техники. Его энергия, энтузиазм и работоспособность, казалось, были неисчерпаемыми.

Выслушав доброе напутствие Я. И. Алксниса, разъехались мы в войска. Было это осенью 1936 года. И тогда служба впервые свела меня с Иваном Михайловичем Хлусовичем. Да, тем самым Хлусовичем, с которым мы бок о бок служим и теперь. Он оказался первым моим командиром звена и много потрудился, чтобы привить мне качества воздушного бойца, помочь освоить отличный по тому времени истребитель И-16. Не раз с благодарностью вспоминал я Хлусовича и в знойной Испании, и над промороженными лесами Карельского перешейка, когда шла недолгая, но тяжелая война с Финляндией. С его делами и поступками сверял свои, став командиром эскадрильи.

Перебирая в памяти последующие события, так или иначе связавшие меня с Хлусовичем, я постепенно добрался до его сегодняшнего рассказа о посадке на окраине Калинина. Круг замкнулся, и меня наконец сморил сон.

* * *

Утром 14 октября мы улетели из Клина на новый полевой аэродром. А еще сутки спустя меня вызвал командир дивизии полковник А. А. Бурдин. Широкоплечий, плотный, с открытым волевым лицом, он всегда, по крайней мере в моих глазах, как бы олицетворял собою основательность и определенность в каждом деле, в любом суждении. Вот и в тот раз без всякого предисловия Бурдин сказал:

- Думаем назначить вас командиром полка. Вместо Сергеева. Как смотрите на это?

Такое предложение меня удивило. Я считал, что самым закономерным было бы поставить на место Сергеева заместителя командира полка Хлусовича, а не командира эскадрильи. К тому же Хлусович - мой первый командир звена. Я давно привык чувствовать его старшинство. А теперь вдруг он должен перейти в мое подчинение...

Доложив обо всем этом командиру дивизии, я отказался от предложенной должности.

- Что скажет комиссар? - обратился Бурдин к находившемуся тут же полковнику И. Л. Ехичеву.

- Прав, пожалуй, Семенов, - поддержал меня комиссар дивизии. И, подумав, предложил: - А что, если Хлусовича назначить командиром полка, а Семенова его заместителем?

Так и был решен вопрос о руководстве полком. Впоследствии жизнь подтвердила правильность этого решения. С Иваном Михайловичем Хлусовичем мы хорошо сработались, понимали друг друга с полуслова.

Сразу же после перебазирования из Клина полк включился в боевую работу. Она осложнялась тем, что летчики сами готовили самолеты к вылетам. Технический состав полка еще не вышел из окружения, а несколько техников, механиков и мотористов, которых направили к нам из других частей, конечно, не в силах были справиться с обслуживанием всего самолетного парка.

Хорошо мне запомнилось морозное утро 20 октября 1941 года. Полк построился на опушке леса, и комиссар зачитал воззвание .Военного совета Западного фронта. В нем говорилось:

"Товарищи! В грозный час опасности для нашего государства жизнь каждого воина принадлежит Отчизне. Родина требует от каждого из нас величайшего напряжения сил, мужества, геройства и стойкости. Родина зовет нас стать нерушимой стеной и преградить путь фашистским ордам к родной Москве. Сейчас, как никогда, требуется бдительность, железная дисциплина, организованность, решительность действий, непреклонная воля к победе и готовность к самопожертвованию".

Слушая эти волнующие слова, мы проникались еще большей ответственностью за выполнение своего воинского долга. На заснеженной лесной опушке не было ни трибуны, ни накрытого кумачом стола, но митинг прошел честь честью.

Первым выступил комиссар эскадрильи Иван Александрович Бедрин. Всего, что он сказал, не помню, но суть сводилась к следующему:

- Нам некуда больше отступать. Будем драться до последнего дыхания. Не отдадим Москву фашистам! Если я струшу в бою, пусть меня покарают мои товарищи!..

Бедрина сменил Саша Горгалюк. Войну он встретил на приграничном аэродроме и в первый же день сделал три боевых вылета. А к 20 октября на его счету было уже до десяти сбитых вражеских самолетов.

- Я одессит, - заявил Горгалюк, - но Москва для меня - самый дорогой город. За нее, если потребуется, я, не колеблясь, отдам жизнь.

Многие летчики, техники и механики сразу после митинга подали заявления о приеме в партию, и боевая наша работа возобновилась с еще большим упорством. Мы сопровождали на задания бомбардировщиков и штурмовиков, прикрывали от ударов вражеской авиации наземные части, сами штурмовали немецкие войска. В тот день нам довелось впервые применить истребители, вооруженные реактивными снарядами (полк получил несколько таких самолетов). Эффект оказался очень хорошим. При попадании реактивный снаряд буквально разваливал вражеский самолет. Не менее результативной была стрельба и по наземным целям.

Реактивные снаряды подвешивались на самолет по три под каждую плоскость. Наилучшие результаты стрельбы по воздушным целям достигались с расстояния до 400 метров, по наземным - до 1000 - 1500 метров. Ведение такой стрельбы требовало от летчика большого умения, особенно в прицеливании.

Реактивное оружие на истребителях не получило в ту пору широкого распространения. Очевидно, потому, что внешние

подвески ухудшали пилотажные качества самолетов, снижали скорость. Мне, конечно, трудно судить, насколько здесь одно могло компенсироваться другим, но что это было мощное оружие, несмотря на все его недостатки, могу сказать уверенно. Ныне невозможно себе представить реактивный истребитель без управляемых или неуправляемых ракет, прообразом которых являются реактивные снаряды военных лет.

Под руководством инженера В. А. Гайворонского и техников по вооружению наши полковые умельцы уже в октябре 1941 года приспособили эти снаряды и для стрельбы по самолетам противника с земли. Были смонтированы специальные станки и прицельные приспособления, обеспечивавшие относительно высокую точность огня. Заметив характерные трассы, отделяющиеся от земли, немецкие летчики шарахались прочь от нашего аэродрома. Конечно, этому оружию было еще очень далеко до современных зенитных управляемых ракет, однако и оно нагоняло на врага немалый страх.

С тех пор как мы расположились поближе к дивизии, полковник Бурдин стал бывать в нашем полку почти ежедневно. Однажды, когда я только что вернулся с задания, он предложил:

- Хочешь побывать в Москве?

- Только что побывал, - ответил я. - Над самым Кремлем прошли.

- Это не в Москве, а над Москвой, - уточнил Бурдин и тут же добавил: Надо получить новые самолеты. Они уже стоят на Центральном аэродроме. Заодно присмотрись к московской жизни - потом расскажешь. Народ интересуется...

Выполняя этот наказ, я, управившись на аэродроме, до темноты бродил по Москве. Она выглядела уже совсем по-фронтовому. Многие улицы перегорожены противотанковыми ежами, надолбами, баррикадами из мешков с песком. Повсюду бетонированные огневые точки. Чернеют амбразуры и в некоторых каменных домах. Бумажные полосы перекрещивают стекла окон. Серыми фанерными щитами прикрылись витрины магазинов. По тротуарам вышагивают требовательные патрули, часто проверяют у прохожих документы. Словом, налицо все признаки осадного положения, объявленного 19 октября.

Я решил навестить своего тестя И. И. Евтихова - директора фабрики, выпускавшей до войны детали текстильных машин. С трудом добрался до Лефортова. Несмотря на поздний час, в директорском кабинете было много народу.

- Первый фронтовой летчик на нашей фабрике,- объявил Иосиф Иванович, представляя меня присутствующим.

Старый партиец, он держался, как всегда, по-простецки и

казался неунывающим. Только глаза выдавали усталость.

- Сейчас покажем тебе, как мы здесь воюем, - продолжал директор и повел меня по цехам.

Повсюду кипела работа. Урчали станки. Доносился перестук молотков. Сновали тележки с готовой продукцией.

- Делаем гранаты, патроны, гильзы для снарядов, - пояснил Евтихов.

Я обратил внимание на то, что большинство рабочих - мужчины преклонного возраста и даже старики. А где же женщины, подростки, о самоотверженности которых так много пишется в газетах?

Иосиф Иванович будто дожидался этого моего вопроса.

- Вот ведь какая история... Фабрика-то в основном эвакуировалась, а мы, старики, отказались ехать. Сам посуди: в такое-то время бросать Москву... Партийная совесть не позволяет... Женщины, конечно, тоже не лишены ее, поправился директор. - Одних эвакуировали, другие пришли на их место. Только на ночь мы их подменяем. Все-таки дома ребятишки...

Слушая директора и шагая с ним из цеха в цех, я воочию убедился, какую ценность представляет каждый самолет, граната, патрон. Сколько в них вложено мужества и труда. Нет, не легче тыловые будни по сравнению с нашей фронтовой жизнью.

Эти мои размышления Иосиф Иванович прервал неожиданной просьбой:

- Отдай-ка мне свой револьвер, тебе новый выдадут...

- Это зачем же? - удивился я.

- Как зачем? Если фронт придвинется еще ближе, чем обороняться будем? Или, скажем, диверсанты появятся? Все же я командир... производства.

Мой отказ, кажется, не понравился Иосифу Ивановичу. Но все же мы продолжали обход цехов. Под конец директор показал, как он выразился, "оборонительное хозяйство фабрики": бочки с водой, груды песка, длинные щипцы для захвата зажигательных авиабомб.

- Пяток зажигалок подбросил нам немец, - сообщил Иосиф Иванович. Струхнули сначала, а потом ничего, освоились. Стали топить их, как котят...

Прощаясь, он просил передать фронтовикам, что тыл их не подведет. Я, разумеется, сделал это: вернувшись в полк, рассказал своим боевым друзьям о Москве, об одной из ее многочисленных фабрик, о мужестве и самоотверженности москвичей, живущих только интересами фронта.

В конце октября 1941 года в результате ряда контрударов, предпринятых нашими войсками, немецкое наступление на

московском направлении было сорвано. Оборона Калининского и Западного фронтов стабилизировалась на рубеже Калинин, Волоколамск, Наро-Фоминск. Возникла так называемая оперативная пауза.

А тут еще и погода ухудшилась. Часто шел снег, иногда бушевали метели. Для активных действий авиации - условия самые неподходящие.

Непогоду мы использовали в иных целях: пополняли полк летчиками и самолетами. К тому времени было прекращено производство истребителей МиГ-3. Па смену им пришли ЛаГГ-3. Кроме пулеметов они имели на вооружении 20-миллиметровую пушку. К тому же эти новые самолеты обладали лучшими пилотажными данными на средних и малых высотах. Однако на первых порах мы не очень жаловали их: сказывалась привычка к МиГ-3.

С наступлением ноября нас все чаще стали посылать на прикрытие передвижений войск в прифронтовой полосе. Мы видели, как к фронту подтягиваются неведомо откуда появившиеся колонны пехоты и танков, вереницы автомашин, многочисленные обозы на конной тяге. Во всем чувствуется организованность, порядок, целеустремленность. Совсем не то, что в летние месяцы. Сердце радуется! Снизишься над матушкой-пехотой, одетой в добротные полушубки и валенки, качнешь крыльями, и тебе весело машут рукавицами: давай, мол, сокол, лети своей дорогой и не тревожься за нас. Великая это вещь на фронте - доброе настроение и уверенность в собственных силах.

В небе тоже заметное оживление: все больше наших истребителей, бомбардировщиков, штурмовиков. На всех стационарных и полевых аэродромах вокруг Москвы кипит жизнь. С каждым днем сокращается число "безлошадных" летчиков. Отечественная авиационная промышленность уверенно набирает темпы производства.

На помощь Западному фронту пришли авиация Московской зоны противовоздушной обороны, дальняя бомбардировочная авиация. Некоторое количество авиационных частей переброшено под Москву с других фронтов. Действия всей авиационной группировки координирует член Военного совета ВВС Красной Армии корпусной комиссар П. С. Степанов. Он неотлучно находится на командном пункте ВВС Западного фронта.

Об этих памятных для меня днях написано немало книг. Не одни лишь военные историки, но и писатели-беллетристы проявили повышенный интерес к 1941 году. Жаль только, что кое-кому из них изменило чувство меры. Почему-то все свое внимание они сосредоточили на теневых сторонах тогдашних

событий, везде старались усмотреть "неразбериху". Конечно, случалось и это. Но было и другое: железная стойкость войск, мужество людей, решительность командиров, пытавшихся вырвать у врага инициативу и навязать ему свою волю. И если не всегда удавалось реализовать намеченное, то объяснялось это отнюдь не одними просчетами. Просчетов у нас было, пожалуй, гораздо меньше, чем у нашего противника. Не случайно он уже тогда, под Москвой, потерпел такое сокрушительное поражение, а мы потом пришли в Берлин.

Несокрушимость нашего строя, нашей армии, воля наших людей к победе проявлялись с самого начала войны. А в ноябре 1941 года все это достигло своей кульминации. Зря старался Геббельс, уверяя мир, что Москва уже брошена на произвол судьбы, что она уже не столица государства и вся находится в плену мороза и голода. Эти бредни окончательно развеял традиционный парад войск на Красной площади в честь 24-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Как всегда, перед Мавзолеем Ленина прошли танки, артиллерия, стрелковые части, конница, а с трибуны звучал спокойный голос Верховного Главнокомандующего. И мир, а заодно с ним вся наша действующая армия вздохнули с облегчением: нет, Москва остается Москвой, врагу не видать ее!

15 ноября немецко-фашистское командование предприняло второе генеральное наступление, намереваясь мощными охватывающими ударами разгромить советские войска, оборонявшие столицу. Особенно ожесточенные бои развернулись на правом крыле Западного фронта. К 23 ноября немцы взяли Клин и устремились на Дмитров и Солнечногорск.

Наш полк действовал как раз на этом направлении. Группа истребителей во главе с комиссаром эскадрильи Иваном Бедриным вылетела вместе с бомбардировщиками Полбина в район Клина. Пе-2 обрушились на скопление вражеских войск. В это время появились "меесершмитты". Завязался воздушный бой. Немцы потеряли в нем три самолета. Но и мы не избежали потерь. Вот избитый пошел на снижение самолет Макарова. Долгушин последовал за ним, стараясь прикрыть товарища от новых атак "мессершмиттов". Мы-то уже знали, что немецкие летчики предпочитают добивать поврежденные самолеты и расстреливать экипаж при попытках спастись на парашютах.

Памятуя о последнем, Макаров не спешил покинуть свой истребитель. Он направился на хорошо знакомый нам полевой аэродром под Клином, куда еще не успела перебазироваться вражеская авиация.

Долгушин сделал над аэродромом несколько кругов.

Проследил за посадкой Макарова, за тем, в каком состоянии тот выберется из кабины. Все, казалось, обошлось благополучно. Но к аэродрому уже мчались две автомашины с гитлеровцами. Сверху они хорошо были видны Долгушину, а Макаров пока даже не подозревает о приближающейся опасности. Как его предупредить?

У Долгушина мелькнула дерзкая мысль: а что, если тоже сесть на аэродром и попытаться забрать Макарова? Он может разместиться за бронеспинкой.

И вот второй наш истребитель решительно идет на посадку. Макаров, поняв намерение товарища, бросается к только что приземлившемуся самолету и забирается в него. На окраине аэродрома, уже гремят торопливые очереди автоматчиков. Но они явно запоздали: самолет поднялся в воздух...

Можно много говорить о фронтовой дружбе, о боевом товариществе. Однако слова, даже самые яркие, легко забываются. Благородный же поступок Сергея Долгушина не забудется никогда.

Немецкие летчики на такое не были способны. Мне не раз доводилось видеть, как при обострении обстановки в воздухе они бросались врассыпную, думая лишь о спасении собственной шкуры. Никто не приходил на выручку товарищу, если это было сопряжено с риском для собственной жизни. Когда подбивали немецкий самолет и летчик был убежден, что за линию фронта ему не перетянуть, он тотчас же выбрасывался с парашютом. Совсем иначе поступали наши. Они покидали машину лишь в исключительных случаях, когда не было ни малейшей возможности посадить ее. Их не пугало, что внизу территория, занятая противником. Они не сомневались, что боевые друзья не оставят их в беде. А если помощь по каким-либо причинам запаздывала, то пытались самостоятельно устранить неисправность и взлететь. В крайнем же случае уничтожали поврежденный самолет и по земле при содействии партизан или местного населения пробирались к своим через линию фронта.

Бережное отношение летчиков к боевым машинам как бы дополняло усилия нашей авиационной промышленности. И уже в ноябре 1941 года мы стали постепенно завоевывать господство в подмосковном небе, что, разумеется, наложило определенный отпечаток и на характер боевой деятельности советской авиации. Разнообразнее стали решаемые ею задачи, массированнее и мощнее удары по врагу.

В летние месяцы по вражеским аэродромам действовали, как правило, лишь бомбардировщики да штурмовики. Что касается истребителей, то у них и без того круг обязанностей был очень

обширен - прикрытие наземных войск, сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков, ведение разведки наземного противника. Многие командиры считали, что штурмовка аэродромов истребителями малоэффективна и что все их усилия следует направлять на борьбу с авиацией противника только в воздухе.

Не позволяла разнообразить задачи авиации и нехватка самолетов вообще, а новых - в особенности. К осени же положение изменилось. Под Москвой были сосредоточены, в частности, значительные силы истребителей. Многие из них имели на вооружении пушки и реактивные снаряды. А это повышало эффективность ударов по наземным целям.

Однажды Иван Александрович Бедрин, вернувшись с задания на разведку, доложил, что на хорошо известном нам полевом аэродроме под Клином садятся немецкие самолеты. Командир полка Хлусович немедленно связался со штабом дивизии, рассчитывая, что по скоплению вражеской авиации нанесут удар наши бомбардировщики. Но те оказались уже задействованными на выполнение других задач.

- А если мы сами ударим? - поставил вопрос командир полка, когда мы собрались в штабной землянке. - Подходы к аэродрому знаем, размещение стоянок - тоже. Пошлем-ка туда самолеты с эрэсами.

Все поддержали это предложение. Было решено удар нанести с запада: там вплотную к аэродрому примыкал лесной массив, обеспечивавший внезапность атаки, да и основные зенитные средства, как сообщил Бедрин, располагались на противоположной восточной окраине. Действовать задумали двумя группами: одна будет штурмовать стоянки самолетов, другая - здание бывшей столовой, где наверняка скрываются от мороза вражеские летчики. Сразу же после одного захода - домой.

Командир дивизии утвердил наш план. Для осуществления его отобрали лучших летчиков, в том числе - Долгушина, Горгалюка, Макарова, Бедрина, Борового. Возглавил их сам командир полка Хлусович.

Налет удался. Вражеские зенитчики опоздали с открытием огня, и вся группа вернулась без потерь. У немцев же было выведено из строя несколько самолетов, а в разрушенном здании столовой наверняка погибли десятки летчиков.

Окрыленные этим успехом, мы и в дальнейшем не раз использовали свои истребители для ударов по аэродромам.

В то время наша дивизия входила в состав только что сформированной авиагруппы. Возглавлял группу заместитель командующего ВВС Красной Армии И. Ф. Петров, а начальником

штаба был Н. Ц. Дагаев. Это импровизированное объединение сыграло значительную роль в разгроме немецких войск, форсировавших в конце ноября канал Москва - Волга в районе Яхромы и под Дмитровом. При его поддержке наши наземные войска нанесли сокрушительный контрудар и отбросили немцев на западный берег канала.

Наступил декабрь - снежный и морозный. Он принес немало хлопот не только противнику, но и нам. Двадцатипятиградусные морозы особенно осложняли работу инженерно-технического состава. Самолет - машина сложная, требующая деликатного обращения и заботливого ухода. В рукавицах к ней не подступишься. А при таком морозе голые руки деревенеют и при соприкосновении с металлом моментально прилипают к нему. Тем не менее самолеты к вылетам готовить нужно. И готовить хорошо, чтобы они не отказывали в воздухе.

Инженерами, техниками, механиками, мотористами руководил у нас замечательный специалист и блестящий организатор Н. С. Пантелеев. Как большинство рослых людей, он отличался спокойным, но требовательным характером. Никогда, бывало, не вспылит, не повысит голоса, а подчиненные ходили у него по струнке. Наряду с исполнительностью полковой инженер развивал у каждого из них творческую инициативу. Я уже говорил, как наши оружейники приспособили реактивные снаряды для стрельбы по самолетам с земли. Не менее значительный эффект дало и другое их рационализаторское предложение - об использовании двух комплектов ящиков под боеприпасы. Если раньше такой ящик снимался с самолета и тут же заполнялся патронами, то при двухкомплектной системе его просто стали заменять другим, заранее подготовленным. Это намного облегчило работу самих оружейников, а главное - сократило время на подготовку самолетов к очередному вылету.

Старательно трудились инженеры А. В. Гайворонский, С. З. Швец, П. В. Андросов, а также техники А. А. Дюжев, Н. Г. Порошин, И. Я. Свистовский, Т. И. Карлов. Они готовы были на все, лишь бы каждый самолет вылетал на задание без задержки и в отличном состоянии. Ремонтные работы проводились главным образом в ночное время. Сколько бессонных ночей было у наших инженеров, техников, механиков - не сочтешь!

В первых числах декабря 1941 года на всем Западном фронте немецко-фашистские войска стали переходить к обороне. Их наступательные возможности были исчерпаны. Мощь же советских войск продолжала нарастать. В этом мы убеждались при каждом вылете на прикрытие тыловых коммуникаций. К линии фронта все двигались и двигались колонны, в лесах

сосредоточивались танки, конница, пехота. Строились новые полевые аэродромы, и тотчас по завершении строительных работ на каждом из них, будто из-под земли, появлялись неизвестные нам авиаполки. Да и на старых аэродромах становилось все теснее.

Тогда мы не знали цифрового соотношения сил в авиации. Сейчас знаем. К началу контрнаступления под Москвой у нас было около 1400 самолетов, у противника - примерно 700. Правда, на практике двойного превосходства не получалось. В нашем самолетном парке все еще преобладали устаревшие типы машин, до тридцати процентов самолетов было неисправно.

В своем кругу мы часто высказывали догадки о том, что под Москвой назревают большие события. И все же начавшееся 6 декабря контрнаступление войск правого крыла Западного фронта явилось в известной степени неожиданным для нас. Не столько потому, что мы успели свыкнуться с оборонительными боями первых месяцев войны, сколько по той причине, что трудно было представить, как можно в такой короткий срок подготовить наступательную операцию такого крупного масштаба.

С первого же дня начавшегося контрнаступления наш полк активно включился в боевую работу. Самым главным для истребителей было не допустить вражескую авиацию к полю боя, не позволить ей наносить удары по наступающим наземным войскам. И, по свидетельству общевойскового командования, мы неплохо справлялись с этой задачей. Стоило лишь появиться вражеским самолетам, как советские истребители атаковали их и либо уничтожали, либо гнали прочь.

Хотелось бы отметить своеобразие тогдашней обстановки в воздухе. Если в первые месяцы войны мы, как правило, вели борьбу с превосходящими силами авиации противника и вынуждены были придерживаться в основном оборонительной тактики, то в ноябре и декабре 1941 года положение изменилось. Теперь мы действовали наступательно, навязывали немцам свою волю. Даже и в тех случаях, когда в бою участвовали устаревшие типы истребителей. Как видно, решающую роль играл здесь высокий моральный дух советских летчиков, наша уверенность в неминуемом разгроме врага, наше возросшее фронтовое мастерство.

Фронтовое мастерство - это не только умение летчика хорошо пилотировать самолет, наверняка стрелять по цели и т. п. С моей точки зрения, наряду с чисто профессиональной выучкой оно непременно включает и соответствующую психологическую подготовку, моральную закалку. Можно быть виртуозным летчиком, но плохим воздушным бойцом. В мирное время грань

между первым и вторым почти не улавливается, хотя все полеты, все учения мы стараемся проводить в обстановке, максимально приближенной к боевой. Но именно - в приближенной к боевой, а не боевой, что далеко не одно и то же.

Я уже говорил о своем заместителе, угодившем под суд. А ведь в мирных условиях он слыл хорошим летчиком, довольно успешно продвигался по службе, и никто, конечно, не предполагал, что его постигнет такая печальная судьба. Но война внесла коррективы: преуспевающий летчик оказался никудышным воздушным бойцом. И наоборот, такие вот, как Долгушин, Макаров, Воронин, Боровой, на которых я вначале посматривал скептически, - очень уж молоды и неопытны - во фронтовой обстановке показали себя с самой лучшей стороны.

В приобретении фронтового мастерства исключительно большую роль играют первые боевые вылеты, первая встреча с противником. Опытный командир никогда не бросит молодого летчика сразу в самое пекло боя, а поставит его ведомым, да еще строго потребует прилипнуть к хвосту ведущего. И это не перестраховка. Молодому летчику надо пообвыкнуть, научиться смотреть и все видеть вокруг себя. Это очень важно! Не умея наблюдать за боем, почти невозможно активно участвовать в нем.

Что же касается первой встречи с противником, то желательно, чтобы она была результативной. Ничто не способно так глубоко и накрепко вселить в летчика уверенность в своих силах, как сбитый или подбитый вражеский самолет. И наоборот, неудачи в первых воздушных боях тормозят рост фронтового мастерства. Потому-то хороший, вдумчивый командир, вводя в строй новичка, всегда стремится создать ему благоприятную обстановку для уничтожения самолета противника.

В бытовом да и в служебном нашем лексиконе широко распространено выражение "бесстрашный летчик". Мне думается, что некоторые из авиационных командиров упрощенно понимают это выражение и, следовательно, идут по не совсем правильному пути в воспитании такого качества у подчиненных. В самом деле, что означает понятие "бесстрашный летчик"? Казалось бы, ответ напрашивается один: летчик, не подверженный страху. Но верно ли это? Иначе говоря, есть ли люди, которые не испытывают страха? Мне кажется, таких людей нет, по крайней мере сам я таких не встречал. Как же тогда быть с этим распространенным выражением? Может быть, оно просто абсурдно? Нет!

Бесстрашные летчики у нас были, есть и будут. Это те, кто способен в нужный момент преодолеть чувство страха и связанную с ним скованность или растерянность. Каждый, кому доводилось оказаться в ситуации, угрожающей жизни, знает, как в

первый момент страх или парализует человека, или придает его движениям панический характер. Вот здесь-то и дает себя знать, я бы даже сказал, играет решающую роль морально-психологическая подготовка.

Если она достаточно высока, человек относительно быстро обретает спокойствие и решительность, если низка - он оказывается в плену у растерянности и усугубляет опасную ситуацию.

Из этого и следует исходить в воспитательной работе с летчиками. Если командир или политработник преднамеренно закроет глаза на необходимость преодоления естественного для каждого нормального человека чувства страха, он рискует сбиться с правильного пути и, если хотите, нанесет вред делу. Нетрудно себе представить, что произойдет, когда летчик, от которого все время требовали "дистиллированного" бесстрашия, вдруг встретится в бою с реальным страхом.

Воздушный боец должен заранее знать обо всем, что его подстерегает. От него ни в коем случае нельзя скрывать, что при выполнении боевого задания он может испытывать страх, скованность, растерянность. Но их нужно уметь пересилить. Пересилить во что бы то ни стало и восстановить временно утраченные спокойствие, уверенность, решительность. В летной работе это имеет исключительное значение, так как сама ее специфика все время требует от летчика максимальной собранности, мгновенной реакции, точности и целеустремленности действий.

Однако не буду злоупотреблять терпением читателей: оставлю общие рассуждения и вернусь к конкретным событиям конца 1941 года.

Контрнаступление под Москвой успешно развивалось. Один за другим освобождались от противника недавно оккупированные им города. 8 декабря было освобождено Крюково, 12 декабря - Солнечногорск, 15 декабря - Клин, 16 декабря - Калинин.

Наша дивизия в составе авиагруппы генерала Петрова поддерживала 30-ю и 1-ю ударную армии. В наземной обстановке мы ориентировались уверенно. Немецко-фашистские войска, не успевшие подготовиться к зиме (они рассчитывали на молниеносный характер войны), хорошо различались на снежном фоне. Мышиного цвета шинели, окрашенные в "летние" цвета танки и автомашины - все это выдавало их.

Обнаружив скопление живой силы или техники противника, мы штурмовали до последнего снаряда и патрона. Деваться ему некуда - вокруг глубокий снег. Шагнешь шаг в сторону - и сразу застрянешь. Участники Московской битвы хорошо знают, сколько

осталось тогда по дорогам немецких автомашин, автотягачей, пушек, выведенных из строя авиацией. Была в этом доля и нашего труда.

Все чаще ставились полку задачи и по разведке наземного противника. Пока держались крепкие морозы и видимость была отличной, истребители справлялись с этим делом хорошо. Но в дальнейшем метели и снегопады осложнили разведывательные действия. В разведку приходилось выпускать лишь опытных летчиков.

Запомнился такой случай. В полк поступило очередное задание на разведку, а погода совсем нелетная. Сплошная облачность низко нависла над землей. Временами валит снег. Видимость - меньше дистанции разбега самолета.

- Кого пошлем? - спрашивает меня Хлусович.

- Лучше никого не посылать - разобьется.

- Это верно, - соглашается он. - Но приказ есть приказ. Полечу сам. И полетел.

Мы тревожно следили за взлетом командирской машины. Едва оторвавшись от земли, она моментально исчезла в серой пелене. Каждый понимал, что при таких условиях малейшая ошибка в пилотировании грозит катастрофой. Однако Хлусович вернулся благополучно, собрав нужные сведения о противнике.

- Владимир Ильич помог,-сказал командир полка, когда мы стали его расспрашивать, как он сумел пробиться сквозь такую мглу.

И это было правдой. Выполнив разведывательное задание, Хлусович вышел на канал Москва - Волга (теперь он называется каналом имени Москвы). Снегопад усилился, земля совсем не просматривалась. Пришлось снизиться почти до самого уреза замерзшей воды и лететь на север вдоль канала. Там, где канал соединяется с Волгой, возвышается скульптура В. И. Ленина. Всех нас как магнитом тянуло сюда, когда мы шли на боевое задание или возвращались обратно. Вот по ней-то и сориентировался Хлусович. Посадку он произвел в сильный снегопад - перед самолетом как будто встала сплошная белая стена.

Этот тяжелый боевой вылет еще более укрепил авторитет нашего командира полка. В авиации, пожалуй, как нигде, важен личный пример командира, его профессиокальная выучка. Будь хоть семи пядей во лбу, но, коль ты слабоватый летчик, тебе нечего рассчитывать на успех в командирской работе. Разумеется, по долгу службы подчиненные будут тебя слушать, выполнять твои распоряжения, а вот уважительного отношения от них не дождешься.

* * *

В ненастье мы тоже не сидели сложа руки.

- Когда нельзя летать, нужно учиться, - говорил полковник А. А. Бурдин.

И не только говорил, а и сам организовал нашу учебу. Однажды он привез с собой летчиков из бомбардировочного и штурмового полков. Представил каждого и объявил:

- Будем вместе заниматься наукой. Надо бить немцев кулаком, а не растопыренными пальцами,

Конечно, это была шутка: врага мы били неплохо. Но в любой шутке, как известно, содержится и некая доля истины. В то время взаимодействие между родами авиации все еще оставляло желать много лучшего. Мы руководствовались довоенными уставами и наставлениями, разработанными применительно к старым типам самолетов. А летали и сражались на новых, приобрели опыт, который опровергал некоторые прежние тактические каноны. Полковник Бурдин понимал это несоответствие. Он обладал чувством нового и смело внедрял более действенные способы и методы борьбы с противником. Командир дивизии первым поддержал предложение летчиков-бомбардировщиков о целесообразности ударов с круга, очень внимательно отнесся к соображениям истребителей о необходимости рассредоточения боевых порядков новых самолетов. Да и сам Бурдин часто высказывал интересные мысли о способах боевого применения различных родов авиации, о взаимодействии между ними. Вот и в тот раз, открывая импровизированную летно-тактическую конференцию, он развернул перед нами конкретную программу совместных действий истребителей с бомбардировщиками и штурмовиками. Все им было уже продумано, рассчитано, взвешено, однако командир дивизии хотел послушать и наше мнение.

- Давайте помозгуем сообща, как лучше действовать, - предложил он.

Высказались многие. И в конечном счете была признана наиболее желательной такая схема совместных действий бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей. Впереди идут истребители, очищая намеченный район от вражеской истребительной авиации. За ними на малой высоте, под прикрытием опять же истребителей, следуют штурмовики. Они наносят удары по противнику в прифронтовой полосе, в первую очередь по его зенитным средствам. А замыкают смешанную группировку авиации бомбардировщики Пе-2, предназначенные для действий по дальним целям во вражеском тылу. На обратном пути, используя превосходство вскорости, "пешки" догоняют штурмовиков. Тут же сосредоточиваются и все вылетевшие

истребители. Задача последних - обеспечить полет бомбардировщиков и штурмовиков туда и обратно.

Такой способ нанесения ударов по наземному противнику оказался на практике очень эффективным.

Но от истребителей он требовал предельной четкости, согласованности действий на всех этапах сопровождения, что очень осложнялось отсутствием в то время надежной радиосвязи между самолетами. Эту трудность преодолевали всякими путями: устанавливали специальные сигналы для визуальной связи одного самолета с другим, а также между группами истребителей, разнообразили боевые порядки при полете к линии фронта и обратно.

Помогли нам и некоторые новшества в тактике. Скоростные истребители стали чаще переходить к боевым порядкам, рассредоточенным в глубину и по фронту, разделяться на ударную и прикрывающую группы, эшелонированные по высоте (иногда создавалась еще и группа резерва). Начали применяться действия звеньями четырехсамолетного состава, а также парами, хотя тактика пары истребителей только осваивалась. Летали мы, как правило, на увеличенных скоростях, при ведении воздушных боев предпочтение отдавали вертикальному маневру. Словом, истребители все более и более овладевали искусством борьбы, отвечающим духу времени.

С декабрьским ненастьем связано у меня и еще одно воспоминание. Пользуясь вынужденным ослаблением нашей боевой активности, командование дивизии организовало в городском театре торжественное вручение правительственных наград отличившимся летчикам, техникам, механикам. Затем состоялся концерт калининских артистов.

Ордена и медали получили тогда многие, в том числе Долгушин и Макаров. Я особенно радовался за них. Ведь они на моих глазах делали свои первые фронтовые шаги. Боевые награды - признание их зрелости и мужества.

От души поздравляли мы все и командира дивизии полковника Бурдина, удостоенного ордена Ленина. Пожимая ему руку, я никак не мог предполагать, что через несколько часов его уже не будет в живых.

А случилось это так. Городской театр находится на левом берегу Волги. Чтобы попасть оттуда в штаб дивизии, надо было пересечь реку. Дорога была проложена прямо по льду. Я с летчиками нашего полка проехал здесь на грузовой автомашине вполне благополучно. Бурдин же ехал на "эмке", но несколько позже. К тому времени усилился снегопад. Дорогу местами замело. Шофер сбился с пути, и машина угодила в полынью.

Погиб замечательный авиационный командир и большой души человек.

* * *

В конце декабря 1941 года мне опять предложили должность командира истребительного полка. Я не хотел расставаться с моими боевыми товарищами, начал отнекиваться. Сослался на то, что заместителем командира части работаю недавно, основательного командирского опыта еще не приобрел, а тут незнакомый полк, новые люди...

- Тогда вот что, - строго сказал начальник отдела кадров, - поедете на курсы командиров полков.

Против этого я пытался выставить еще какие-то аргументы, но безуспешно. Так или иначе, а со 180-м истребительным полком, уже ставшим для меня родным, пришлось расстаться.

Перед отъездом заглянул проститься в бывшую свою эскадрилью. На месте застал Сергея Долгушина, Никиту Борового и Сергея Макарова. Посидели, вспомнили, какими неоперившимися птенцами начинали они свою службу здесь. Вместе порадовались их боевым успехам. К тому времени каждый из них пользовался уже репутацией опытного воздушного бойца.

По-разному сложилась дальнейшая судьба этих дорогих мне людей. Они продолжали храбро сражаться в составе 180-го полка, но не всем довелось дожить до победы. В начале февраля 1942 года погиб Никита Боровой. В конце того же месяца - Сергей Макаров.

А с Долгушиным мы еще встретились, и он рассказал мне тогда о последнем вылете Макарова. Четверка наших истребителей завязала бой с восемнадцатью Ме-110. Несмотря на большое численное превосходство противника, наши летчики действовали смело, напористо. Сбив двух "мессершмиттов", Макаров пошел в атаку на третьего. Точная очередь - и тот задымил. Посчитав, что стрелок на "мессершмитте" выведен из строя, Макаров сблизился с вражеским истребителем до двадцати - тридцати метров, намере-ваясь добить его. Но тот опередил. Пулеметная очередь хлестнула по кабине, и Макаров был убит.

Героя Советского Союза Сергея Васильевича Макарова похоронили в братской могиле под Ржевом. 260 боевых вылетов, 35 воздушных боев, 10 сбитых самолетов противника - таков итог фронтового пути этого мужественного летчика.

Нелегкий жребий выпал и на долю А. И. Горгалюка. Он успел сделать 376 боевых вылетов и уничтожил 15 вражеских самолетов. Свой последний воздушный бой Горгалюк провел над Курском. Здесь его самолет сожгли. Сам он выбросился с парашютом, но от многочисленных ранений в лицо потерял

зрение, восстановить которое не удалось. Тяжелый недуг не сломил, однако, воли летчика-коммуниста. Герой Советского Союза Александр Иванович Горгалюк окончил техникум и сейчас плодотворно трудится на посту заместителя начальника Управления Всероссийского общества слепых.

И. М. Хлусович закончил войну командиром истребительной авиационной дивизии. Теперь - в запасе. В. И. Зиновьев стал генералом. Далеко продвинулся по службе и бывший начальник штаба 180-го истребительного авиаполка М. Е. Проворов. Он ушел в запас тоже в генеральском звании с должности начальника штаба авиационного соединения.

Рассказывая об этом, хочу подчеркнуть лишь одно: в первые месяцы войны мне посчастливилось служить с замечательными людьми. Им я обязан многим. Не обо всех боевых товарищах из 180-го истребительного авиаполка удалось написать здесь, но все они мне очень дороги.

Инспектор ВВС

Май 1942 года. По Большой Пироговской я направляюсь в штаб ВВС. Позади четыре месяца учебы на курсах усовершенствования командного состава. Вчера сообщили о назначении заместителем командира авиационной дивизии на Западный фронт. Осталась небольшая формальность: получить в отделе кадров соответствующие документы.

Был теплый весенний день. Легкий ветерок теребил в сквере только что вылупившуюся из почек изумрудную листву. Под деревьями ребятишки сосредоточенно копались в ящиках с песком. Навстречу попадались преимущественно военные. Как правило, без шинелей. Да и москвичи перешли уже на "летнюю форму одежды". Неожиданно меня окликнули: - Семенов, подожди. Обернувшись, я увидел выходившего из легковой машины полковника А. С. Шацкого - начальника отдела кадров ВВС. Обычно строгий и сосредоточенный, он сейчас вдруг как-то заговорщицки улыбался мне и даже, кажется, подмигнул:

- За предписанием?

- За ним, - ответил я, почувствовав что-то неладное.

- А в инспекции ВВС не хочешь работать? - спросил Шацкий. - Такие, как ты, очень нужны там. Боевой опыт передавал бы...

- Нет, не хочу, - ответил я. - А опыт передавать и в дивизии можно.

- Все-таки подумай, - посоветовал полковник. - И приходи завтра. Сегодня в штабе не буду...

А на следующий день мне сообщили, что свой прежний приказ командующий ВВС отменил и я уже назначен в инспекцию. Не сказал бы, что эта новость обрадовала меня.

Каждый, кто свыкся с работой в войсках, переход на штабную должность воспринимает с предубежденностью. Я не являлся исключением: мне тогда тоже казалось, что работать в штабе, да еще в таком большом, - значит обложиться бумагами, писать разные отчеты, докладные, а живое дело - прощай!

Будто угадав мои мысли, Шацкий сказал:

- В Москве засиживаться не придется. Инспекторы почти все время будут находиться в частях. Они должны учить летчиков воевать.

От этого разъяснения настроение у меня несколько поднялось. К тому же я был убежден, что моя служба в инспекции - явление временное, рано или поздно мне все же удастся вернуться на командную работу. И тогда-то, пожалуй, даже пригодится все то, что я приобрету здесь, общаясь с авиационными руководителями различных должностных категорий, разных школ и многообразного опыта.

Вскоре мне довелось встретиться лично с командующим ВВС генерал-лейтенантом авиации А. А. Новиковым. Он проводил в инспекции совещание о новых ее задачах, вытекавших из больших организационных изменений в Военно-Воздушных Силах. У нас тогда начали создаваться воздушные армии, отдельные авиационные корпуса резерва Ставки Верховного Главнокомандования, формировалось много новых авиационных полков. Руководящий состав этих объединений, соединений и частей, естественно, нуждался в помощи, и оказать ее должны были прежде всего мы, инспекторы. Разумеется, с нас не снимались и обязанности контроля за выполнением в войсках директив, приказов, распоряжений Наркома обороны и командования ВВС.

После совещания А. А. Новиков задержал меня. Оказывается, начальник отдела кадров доложил ему о недавнем нашем разговоре.

- Значит, не по душе служба в инспекции? - спросил, улыбаясь, командующий.

Я откровенно признался, что особенностей этой службы пока не постиг, а вот службу в полку или дивизии знаю и люблю. Генерал выслушал меня не перебивая, а затем заговорил сам:

- Мы с вами коммунисты, и для нас интересы дела - самое главное. Роль инспекции сейчас исключительно велика. Сам Верховный Главнокомандующий интересуется ее работой...

Беседа была довольно продолжительной, и я наконец понял, что назначение меня в инспекцию ВВС едва ли являлось случайностью, стечением каких-то обстоятельств. Сюда подбирали именно тех, кто имел достаточный боевой опыт.

Многих отзывали прямо с командных должностей,

В то время инспекция ВВС состояла из нескольких отделов. Каждый отдел занимался определенным родом авиации, и был еще один - оперативно-тактический. Мне предстояло работать в отделе истребительной авиации, который возглавлялся подполковником М. Н. Якушиным. Начальник мой тоже воевал в Испании, за что получил две награды: орден Ленина и орден Красного Знамени. В предвоенные годы его имя довольно часто появлялось в печати: Якушин неоднократно участвовал в московских авиационных парадах в составе знаменитой серовской "красной пятерки" истребителей. Ему были присущи виртуозное летное мастерство и удивительная настойчивость в любом деле - большом или малом.

В подчинении М. Н. Якушина кроме меня находилось еще восемь летчиков-инспекторов: Герои Советского Союза Н. С. Герасимов, П. Т. Коробков, И. Ф. Голубин, орденоносцы Н. И. Власов, Ф. М. Пруцков, Е. С. Антонов, С. А. Горелик, М. С. Сапронов. Мы получили широкие полномочия. В моем тогдашнем инспекторском удостоверении было написано: "Командирам частей, соединений и начальникам служб выполнять все требования и указания майора Семенова А. Ф.".

Понятно, что такой документ налагал на владельца и особую ответственность за свои решения и действия.

Инспектор обязан был хорошо знать авиационную технику, состоявшую на вооружении ВВС. Мне довелось много летать на отечественных истребителях МиГ-3, Як-1 и ЛаГГ-3, а также на самолетах иностранных марок - "кобре", "харрикейне" и других. Сравнивая эти машины, я пришел к выводу, что наши истребители значительно лучше зарубежных. Скажем, "кобра" имела неплохое вооружение крупнокалиберную пушку и четыре пулемета, но была тяжела в управлении, имела малую вертикальную скорость, медленно входила в переворот. А управление "харрикейном" осложнялось из-за "ломающейся" ручки, к которой нелегко привыкнуть. К тому же у него медленно нарастала мощность двигателя, на нем нельзя было применять энергичные маневры, особенно в вертикальной плоскости.

Первые дни работы в инспекции я всецело посвятил повторному изучению техники. Но дней-то этих оказалось не так уж много. В середине мая меня вместе с двумя другими инспекторами - Пруцковым и Антоновым - вызвал подполковник Якушин и объявил :

- Под Москву перебазировался на переформирование четыреста тридцать четвертый полк. Вы должны помочь его командованию в месячный срок, подготовить личный состав к

новым боям. Задача не из легких. Полк прибыл с фронта, большинство летчиков вышло из строя, их заменила в основном необстрелянная молодежь. Так что работать придется напряженно, не считаясь со временем.

Трудности нас не пугали: мы были молоды, все трое воевали еще в Испании, наши летные и инструкторские качества считались достаточно высокими.

434-м истребительным авиаполком командовал тогда Герой Советского Союза И. И. Клещев. В свои двадцать с небольшим лет этот крепко сколоченный, энергичный, с волевым лицом и непокорной шевелюрой майор успел повоевать на Хасане, на Халхин-Голе и почти год - на фронтах Отечественной. Комиссаром полка был В. Г. Стельмощук, начальником штаба - Н. И. Зубков - люди более солидные по возрасту.

Из летчиков с боевым опытом мы встретили здесь капитана В. П. Бабкова (сейчас генерал-лейтенант авиации, заслуженный военный летчик СССР), капитана И. И. Избинского, лейтенантов В. Я. Алкидова, Н. А. Карначенка, А. Я. Баклана, А. Г. Котова, В. А. Савельева, В. А. Орехова. Почти все они впоследствии стали Героями Советского Союза.

Основное внимание сосредоточили, разумеется, не на них, а на молодом пополнении. Оно переучивалось на новые самолеты Як-1. Занятия в классах, на аэродроме, вывозные полеты, разборы их - на все это уходило ежедневно по двенадцать - четырнадцать часов. Не так-то просто в течение одного месяца научить каждого и управлять новой машиной, и вести на ней бой применительно к конкретной обстановке, к реальному противнику, постоянно совершенствующему способы и методы боевых действий.

Летом 1942 года немецко-фашистское командование стало массированно использовать бомбардировочную авиацию на относительно узких по фронту направлениях. Причем прикрытие бомбардировщиков истребителями осуществлялось не только в районах нанесения ударов, а и на протяжении всего маршрута следования от взлета до посадки. Основу тактики немецкой истребительной авиации составляли внезапные атаки большого количества пар на повышенных скоростях, с использованием в своих интересах положения солнца и облаков. Это, естественно, заставляло командование полка и нас, инспекторов, вносить соответствующие коррективы в ранее существовавшую систему подготовки наших истребителей. В первую очередь мы стремились, конечно, научить их уничтожать бомбардировщики противника. Большое значение придавалось боевым действиям в составе группы. Отрабатывались маневрирование, взаимодействие, использование бортового оружия, - словом, все

то, чем обеспечивался успех боя с массами вражеских бомбардировщиков.

При подготовке к борьбе с истребителями противника внимание сосредоточивалось на осмотрительности в воздухе, стремительности и внезапности атак, на необходимости теснейшего контакта в паре. Использование пары как боевой единицы все еще оставляло желать лучшего. Объяснялось это многими причинами: не был обобщен опыт таких полетов, не были четко определены обязанности ведущего и ведомого, отсутствовали единые взгляды на применение пары истребителей в воздушном бою, особенно при вертикальном маневре.

Не последнее место отводилось изучению самолетов противника, их сильных и слабых сторон. Летом 1942 года наши возможности в этом отношении значительно расширились. Наладилась служебная информация, регулярно стали публиковаться соответствующие материалы в журналах и газетах. Летчики даже могли "потрогать" вражеские самолеты, подбитые в бою или принудительно посаженные.

К середине июня 1942 года подготовка 434-го полка к боевым действиям была закончена. Он состоял из двух эскадрилий и имел на вооружении двадцать истребителей Як-1. Его направили на Юго-Западный фронт, в 8-ю воздушную армию, которой командовал генерал-лейтенант авиации Т. Т..Хрюкин. Вместе с полком отправился туда и я, как представитель инспекции ВВС.

Воспользовавшись отсутствием второго фронта в Европе, немецко-фашистское командование к лету 1942 года сосредоточило на юге нашей страны огромные силы для активных боевых действий на сталинградском и кавказском направлениях. Чтобы сорвать вражеское наступление, советское Верховное Главнокомандование решило начать в середине мая наступательную операцию под Харьковом. Несмотря на некоторые успехи в самом начале ее, войскам Юго-Западного и Южного фронтов все же не удалось выполнить поставленную задачу. Многие наши части попали здесь в окружение.

В такой обстановке начал свою боевую работу 434-й истребительный авиаполк, обосновавшийся в районе Краматорска. Летчики вылетали на задания по пять-шесть раз в день, большими группами. Такой способ действий был вынужденным: немецко-фашистская авиация наносила массированные удары, а у нас не были еще решены должным образом вопросы управления истребителями, отсутствовала связь самолетов с землей, не имелось наземных пунктов наведения (они появились несколько позже и именно здесь, на сталинградском направлении).

Несмотря на сложность обстановки и трудности со снабжением полка горючим, боеприпасами, запасными частями к самолетам, воевал он превосходно. Мне довелось быть свидетелем воздушного боя, вспыхнувшего в районе Ново-Александровки. В нем сполна проявились решительность и высокое тактическое мастерство майора Клещева, беспредельная смелость летчиков.

Группа из десяти истребителей Як-1, возглавляемая командиром полка лично, прикрывала наземные войска. Неожиданно со стороны солнца появились "мессершмитты". Их было пятнадцать. Обнаружив нашу группу, они пошли на сближение с ней. Действовали неторопливо, самоуверенно. Что было делать Клещеву? Обороняться? Добровольно отдать инициативу в руки врага? Видимо, на это и рассчитывали немцы. Они разделятся на пары, окружат нашу группу, попытаются расколоть ее и уничтожить по частям. Нет, этого допустить нельзя. Надо самим атаковать, и атаковать немедленно, пока противник еще не перестроил боевого порядка. Только таким образом можно свести на нет превосходство немцев в силах.

И майор Клещев решительно направил свой самолет навстречу врагу. За командиром последовали остальные. С первой же атаки удалось сбить трех "мессершмиттов". Немцы не ожидали такого дерзостного удара и поспешили ретироваться.

Для многих участников этого боя он был первым. А что может быть важнее победы в самом начале боевой биографии летчика? Первый сбитый вражеский самолет - это конец сомнениям, неуверенности в своих силах, о чем не всегда говорится, но что непременно таится в душе каждого молодого летчика. Тут же возникает неукротимое желание увеличить боевой счет.

И наоборот, неудача в первом воздушном бою может надолго выбить летчика из колеи, породить у него еще большую неуверенность и в самом себе, и в своем самолете. А если неудачу потерпит не один летчик, а целый коллектив, то пагубные последствия ее будут значительнее. Потребуется немало времени и усилий, чтобы восстановить боеспособность, укрепить морально-боевые качества такого коллектива.

Потому-то опытные командиры, заинтересованные в росте фронтового мастерства подчиненных, всегда стараются создать молодым летчикам в первом их воздушном бою благоприятные условия для одержания победы. А когда бой выигран, предостерегают от излишней самонадеянности и зазнайства. Это тоже может сыграть злую шутку при формировании воздушного бойца.

Майор Клещев оказался достаточно дальновиден. Завершая

разбор удачно проведенного боя, он не забыл подчеркнуть:

- Запомните, немцы умеют воевать: и атаковать, и обороняться. Они еще постараются взять реванш за сегодняшний свой проигрыш.

Так оно и получилось в действительности. 15 июня, когда группа в составе семнадцати "яков" вылетела на прикрытие наших наземных войск и уже достигла заданного района, на нее внезапно напали сверху девятнадцать "мессершмиттов". Затем на помощь этим девятнадцати подоспели еще девять истребителей противника. Завязался ожесточенный бой. Фашисты, имея преимущество в количестве самолетов, в высоте и скорости, вели себя очень агрессивно. Наши летчики оказались в трудном положении, но уйти из-под удара не могли - им строжайше запрещалось покидать район барражирования. Пришлось в основном обороняться и лишь в редких случаях - контратаковать. В итоге боя мы не досчитались трех самолетов. Правда, майор Клещев, лейтенанты Котов, Баклан и Карначенок тоже сбили по "мессершмитту". Однако это было слабым утешением. На сей раз и трофеи не радовали. Не радовали потому, что каждый сознавал: фашистам удалось все же навязать нам свою волю и заставить нас драться в невыгодных условиях. Лишь мужество, самоотверженность да взаимная выручка наших летчиков позволили избежать более значительных потерь.

В этом бою 434-й истребительный авиаполк впервые встретился с фашистскими асами из берлинской школы воздушных снайперов. Их только что перебросили тогда на наш участок фронта прямо из Германии.

В конце того тяжелого дня я долго разговаривал с майором Клещевым. Командир полка доказывал:

- У нас неправильно используются истребители. Нам ставят задачу прикрывать наземные войска, определяют район барражирования, и из него мы шагу в сторону сделать не можем. Даже когда видим за границей нашего района вражеские бомбардировщики, не имеем права атаковать их. Сами же при этом зачастую превращаемся в хороший объект для вражеской атаки.

Клещев настойчиво просил меня поставить этот вопрос перед командованием воздушной армии:

- Надо истребителям дать больше инициативы. Тогда и прикрывать наземные войска будем лучше, и потерь станет меньше.

Я внял его просьбе. Когда напряжение воздушной обстановки несколько ослабло, направился на армейский КП. К сожалению, у меня не было стопроцентной уверенности в том, что майор

Клещев прав. Ведь и он, и я смотрели на события со своей полковой "колокольни". В силу этого мы могли не учитывать ряда обстоятельств крупного масштаба, связанных с положением и боевыми действиями наземных войск.

Имелся у меня и еще один вопрос, который хотелось разрешить в штабе армии. Он касался порядка постановки задач истребителям. В течение каждого дня в полк поступало обычно несколько боевых распоряжений от разных лиц. Нередко эти распоряжения были противоречивы и очень далеки от возможностей полка. Однажды в самом конце напряженного боевого дня мне довелось быть свидетелем такого телефонного разговора между командиром полка и одним из офицеров штаба армии:

- Клещев, немедленно поднимай восьмерку. Немцы бомбят наши наземные войска.

- Не могу. Летчики устали - каждый по пять-шесть вылетов сделал. Да и самолетов исправных нет.

- Ничего, летчики после войны отоспятся. Выполняйте приказ.

- Говорю вам, не на чем лететь.

- А инженер что делает? Самолеты нужно сразу вводить в строй.

- Это нелегкое дело. К утру введем.

- Зачем мне утро? Немедленно вылетайте! - В голосе офицера из штаба армии послышались угрожающие нотки. - Под трибунал попадете.

Пришлось звонить старшему начальнику. Тот внимательно выслушал командира полка и отменил непосильное для него распоряжение...

Моя поездка в штаб армии оказалась достаточно плодотворной. Круг лиц, которым разрешалось ставить задачи полку, был резко сужен. Истребители получили некоторую свободу действий при барражировании над заданным районом: командиру группы предоставили право выделять часть сил для действий в соседнем районе, если того потребует обстановка.

Обо всем этом я веду здесь речь с единственной целью: хочется, чтобы у читателя составилось хотя бы приблизительное представление о работе инспекции ВВС на фронте. Как уже говорилось выше, основными нашими обязанностями являлись контроль за выполнением приказов и распоряжений командования ВВС, а также передача молодым авиационным кадрам своего более богатого опыта боевых действий. Однако довольно часто инспектору приходилось заниматься и многими другими вопросами, так или иначе затрагивающими различные

стороны жизни и деятельности войск. В частности, расстановкой командных кадров, налаживанием взаимодействия между родами авиации, между авиацией и наземными войсками, ликвидацией перебоев в снабжении горючим, боеприпасами, запасными частями для самолетов.

Иногда я задумывался о взаимоотношениях между командиром полка и инспектором ВВС. Руководил полком командир, но инспектор имел право вмешиваться в его действия, если считал их неправильными. На этой основе могли возникать трения между ними.

Однако у меня самого отношения с майором Клещевым сложились очень хорошо. Мы всегда понимали друг друга и действовали сообща. Если же и возникала какая-то шероховатость, она не носила принципиального характера, и мы оба старались поскорее сгладить ее.

А вообще-то едва ли было целесообразно надолго прикомандировывать инспектора ВВС к одному полку. Он легко мог превратиться в своеобразную няньку для командира. Единственным, пожалуй, оправданием такой практики является своеобразие обстановки 1942 года. Авиация наша была в то время, что называется, на взлете. С каждым днем во все возрастающих размерах она получала новые, более совершенные машины. Далеко еще не все летчики освоили эту технику. Не все командиры полков приобрели необходимые навыки руководства боевыми действиями. Волей-неволей приходилось импровизировать, действовать прямолинейнее, чем сейчас, когда наши решения и методы их осуществления основываются на многолетнем опыте, глубоком анализе разносторонних данных.

Следует иметь в виду и другое: даже и тогда инспекторы ВВС отнюдь не всегда прикреплялись к полкам на более или менее длительный срок. Не так уж редко они командировались в авиационные объединения и соединения действующей армии, в училища и тыловые формирования с чисто инспекторскими функциями, в современном понимании этого слова. Но лето и осень 1942 года отличались, повторяю, своей спецификой. В этот отрезок времени внимание всей страны было приковано к сталинградскому направлению. Инспекция ВВС не представляла исключения из общего правила. Она тоже бросила под Сталинград основные свои силы, стремясь всемерно помочь действовавшим там советским войскам остановить врага. В тот критический период инспектор просто не мог выступать лишь в роли контролера, а должен был действовать рука об руку с командирами частей.

В это же примерно время группе инспекторов, куда включили

и меня, было поручено изучить эффективность боевого использования истребителя Ла-5, только что запущенного в серийное производство. Работа велась в 49-м истребительном авиационном полку 1-й воздушной армии.

Самолет Ла-5 являлся дальнейшим развитием истребителя ЛаГГ-3, серийно выпускавшегося на протяжении 1941 - 1942 годов. На новой своей модели конструктор С. А. Лавочкин поставил двигатель М-82. В результате скорость самолета увеличилась, вертикальный маневр улучшился. Кроме того, звездообразный двигатель воздушного охлаждения был не так уязвим для пулевых попаданий и осколков снарядов. В некотором смысле он являлся как бы броней для летчика. На Ла-5 можно было не бояться лобовых атак. Летчики 49-го полка произвели на этом самолете сто восемьдесят боевых вылетов и в двадцати семи воздушных боях сбили шестнадцать самолетов противника. В некоторых из этих боев мы участвовали лично и дали высокую оценку Ла-5. По многим показателям он превосходил основные немецкие истребители, в том числе и новейший Ме-109в-2. Правда, Ла-5 несколько уступал ему в скороподъемности. Но в дальнейшем конструкторский коллектив, руководимый С. А. Лавочкиным, снизил полетный вес своего детища, увеличил мощность мотора, и скороподъемность возросла. Облегченный самолет с мотором, в цилиндры которого топливо вспрыскивалось непосредственно, получил обозначение Ла-5ФН. Эти машины в большом количестве и весьма эффективно были применены в районе Курской дуги летом 1943 года.

Но не следует забегать вперед. Вернемся к тому, чем мы занимались в 1942 году. Именно в тот год стала широко использоваться как огневая и тактическая единица пара истребителей. А это, естественно, потребовало переработки инструкций, действовавших в ВВС, пересмотра штатной структуры авиаполка и эскадрильи. И тут тоже не обошлось без участия инспекторов ВВС. Они сделали очень многое для обобщения опыта боевой работы пары. В конечном счете появились новые руководящие документы, узаконившие ее существование и содержавшие полезные рекомендации по применению пары в бою. Определилась и наиболее целесообразная организационно-штатная структура для истребительной авиации: полк состоит из трех эскадрилий, каждая эскадрилья - из двух звеньев, по четыре летчика в каждом. Всего в эскадрилье десять летчиков.

Таким образом, работа инспекции ВВС в войсках носила разнообразный характер, касалась почти всех сторон их жизни и боевой деятельности. Но при всем том она, если можно так

выразиться, не имела еще должного размаха, не отличалась фундаментальностью. И по очень простой причине: аппарат инспекции был немногочислен. Он физически не мог охватить должным образом и решить все вопросы, которые выдвигались жизнью.

А жизнь в военное время, ох, как быстротечна! Это в равной мере можно сказать и применительно к отдельному человеку, и к воюющим армиям в целом. Каждый день преподносит какой-то свой сюрприз.

В конце июня 1942 года неприятным сюрпризом для немцев были значительные потери их истребительной авиации на сталинградском направлении. Противник ответил на это тоже своеобразным сюрпризом для нас: вместо больших групп немецких истребителей над полем боя все чаще стали появляться отдельные пары пираты, как называли их наши летчики. Они избегали открытых встреч с советскими истребителями, предпочитая охотиться за одиночными самолетами и совершать внезапные налеты на наши аэродромы. Большого вреда пираты не приносили, но хлопот доставляли немало. Особенно при налетах на аэродромы в тот момент, когда мы, возвратившись с задания, заправляли свои машины горючим и боеприпасами. Зенитных средств у нас было мало, и вражеские охотники, по существу, действовали безнаказанно: выводили из строя материальную часть, мешали работе технического состава.

Командованию 434-го авиаполка пришлось принять некоторые меры предосторожности. Одна из них - организация постоянного дежурства на аэродроме двух - четырех истребителей, готовых к вылету. И очередной наскок пиратов окончился для них плачевно: оба "мессершмитта" оказались сбитыми четверкой "яков" под командованием майора Клещева. После еще двух-трех таких же неудачных попыток вражеские летчики совсем отказались от налетов на наш аэродром.

Зато они стали практиковать так называемую мышеловку. На деле это выглядело следующим образом. Встретив в воздухе относительно небольшую группу наших истребителей, фашисты начинали крутить карусель, то есть имитировать воздушный бой. Они хорошо знали, что советские летчики всегда поспешают на помощь своим. Когда кто-либо из наших входил в карусель, на него набрасывались все вражеские истребители и нередко сбивали. Однажды и я, ведя четверку истребителей, чуть не оказался в такой мышеловке. Хорошо, что предупредил летчик Луцкий, успевший уже распознать эту хитрость фашистов.

Должен заметить, что в 1942 году, в отличие от 1941 года, немецкая авиация начала довольно активно разнообразить

способы борьбы. Это объяснялось, несомненно, эффективностью наших действий, медленным, но верным нарастанием мощи советских зенитных средств. В то же время мы тогда несколько отставали в совершенствовании тактических приемов: до этого, попросту говоря, не доходили руки - в пору было сдерживать ожесточенный натиск врага на земле и в воздухе. В дальнейшем, начиная с 1943 года, советская авиация надежно вырвала у противника инициативу во всех отношениях, в том числе, конечно, и в поисках наиболее эффективных приемов боя. А в описываемый период мы пока что больше "прилаживались" к врагу, нежели опережали его в тактике, старались все компенсировать мужеством, смелостью, решительностью. Но такая компенсация обходилась подчас слишком дорого.

За три недели ожесточенных боев 434-й полк, по существу, остался без самолетов. Вышли из строя и многие летчики. И все же этот полк внес немалый вклад в дело победы над врагом. Им было совершено восемьсот восемьдесят боевых вылетов, уничтожено тридцать пять неприятельских самолетов.

В июле он опять перебазировался на подмосковный аэродром для пополнения техникой и личным составом. Подполковнику Е. С. Антонову и мне поручили готовить полк к очередным боям.

В состав его влилось много новых летчиков, в основном из Качинского авиационного училища. Большинство из них были там командирами звеньев и инструкторами, имели от семисот до двух тысяч часов налета. Особенно высокой техникой пилотирования отличались старший лейтенант Ф. Ф. Прокопенко, лейтенанты В. А. Луцкий, А. П. Шишкин, А. Д. Анискин, Н. Н. Шульженко, Н. Ф. Парфенов, Н. Ф. Горшков, А. М. Александров и старший сержант А. И. Марков. Но, как показала проверка, их подготовка была односторонней - они не умели тактически грамотно вести воздушный бой, особенно на вертикалях, не могли достаточно эффективно применять оружие при различном положении истребителя.

Тем не менее все рвались на фронт.

Как-то после одного из учебных воздушных боев мне довелось наблюдать посадку Ф. Ф. Прокопенко. Я заметил, с каким трудом выбрался он из кабины и даже не смог самостоятельно снять парашют.

- Что случилось? - спросил я летчика.

- Малярия, - последовал ответ. - Третий день бьет.

- А почему не обращались к врачу?

- Боялся, что вернут в училище...

Разумеется, я сделал летчику серьезное внушение и немедленно отправил его в санчасть. Но в душе восхищался

упорством Прокопенко. Не всякий отважится подняться в воздух, когда безудержно лихорадит и в любой момент можно потерять сознание. А все из-за того, чтобы не отстать от других, чтобы вместе со всеми попасть на фронт.

Полк тогда только что получил новые истребители Як-7б. Хорошо обтекаемый фюзеляж, лучший обзор задней полусферы, более прочная конструкция, мощное вооружение - все это не могло не радовать летчиков. Они охотно переучивались и успешно осваивали боевое применение нового самолета.

Последнему во многом способствовало то, что нам выделили два трофейных "мессершмитта". Учебные воздушные бои проводились в обстановке, максимально приближенной к фронтовой. И никто не удивился тому, что уже 13 июля 434-й истребительный авиационный полк вторично отправился под Сталинград, на полевой аэродром близ станции Гумрак. Теперь он был трехэскадрильного состава и имел тридцать два боевых самолета. Я по-прежнему представлял в нем инспекцию ВВС.

По соседству с нами оказался 150-й бомбардировочный полк, возглавляемый подполковником И. С. Полбиным. Меня очень обрадовала встреча с Иваном Семеновичем, которого не видел несколько месяцев. За это время он, казалось, еще шире раздался в плечах, в рукопожатии его чувствовалась огромная сила. Видно, недаром Полбин не расставался с двухпудовой гирей, предпочитая ее всем иным спортивным снарядам.

Как и раньше, Иван Семенович был полон энергии и всецело отдавался поискам наилучших способов боевого использования бомбардировщиков. С увлечением рассказывал мне о своих намерениях освоить ночные полеты на Пе-2, снайперские удары по малогабаритным объектам, бомбометание с пикирования под углом до семидесяти градусов.

Из двух полков - истребительного и бомбардировочного, вооруженных новыми самолетами Як-7б и Пе-2, была, создана авиационная группа. В оперативном отношении ее подчинили 8-й воздушной армии. Буквально на следующий день после перебазирования нам пришлось включиться в борьбу с врагом. Немецкая авиация, обеспечивая наступление армии Паулюса, с утра до вечера висела над боевыми порядками наших наземных войск, наносила удары по железнодорожным узлам, по переправам через Дон, по Сталинграду.

Противник впервые применил здесь свои новые истребители Ме-109ФА и Ме-109ФГ. Несколько облегченные, с перефорсированными двигателями, они по основным качествам не уступали нашим самолетам. Бороться с ними было довольно трудно. Лишь несколько позже, когда мы узнали их слабые

стороны, дело, как говорится, пошло на лад. Оказалось, что новые "мессершмитты" облегчены за счет бронезащиты летчика. Некоторые из них совсем не имели бронеспинки. Так что немецкий летчик представлял для нас отличную мишень. Потери таких самолетов росли день ото дня, и, очевидно, именно это вскоре вынудило фашистское командование убрать их отсюда.

Но авиация врага не уменьшила натиска. Летчики 434-го авиаполка по-прежнему находились в воздухе от темноты до темноты. К концу июля, когда полку приказали прикрывать советские войска, переправлявшиеся на левый берег Дона в районе Калача, борьба в воздухе достигла своего апогея.

Особенно напряженным было для нас 26 июля. В этот день каждый летчик произвел по шесть - семь боевых вылетов. А всего полк провел одиннадцать групповых воздушных боев и уничтожил тридцать четыре немецких самолета.

Почин сделала семерка истребителей, возглавляемая капитаном В. П. Бабковым. Она вылетела в район Калача ранним утром и, едва достигнув Дона, обнаружила под собой большую группу пикировщиков Ю-87, изготовившуюся для удара по переправам. "Юнкерсов" насчитывалось до пятидесяти. Вражеских истребителей поблизости не оказалось. Капитан Бабков решил ударить одновременно всей семеркой сверху по голове колонны бомбардировщиков. Он рассчитывал на то, что если первая атака окажется удачной (а для этого были все условия - преимущество в высоте, внезапность), то даже уцелевшие "юнкерсы" не причинят вреда переправам. Прежний боевой опыт подсказывал, что, увидев разгром головных самолетов, остальные беспорядочно сбросят бомбы и повернут назад.

По команде ведущего семерка энергично развернулась и на большой скорости ринулась вниз. Первая атака оказалась на редкость успешной - сбиты пять "юнкерсов". Строй противника распался, бомбардировщики заметались, чем не замедлили воспользоваться наши истребители. Растерянность немцев позволила им уничтожить еще четыре "юнкерса". Остальные, как и предполагал капитан Бабков, раскрыли бомболюки еще до подхода к Дону и начали разворачиваться на обратный курс. Однако и после этого истребители не оставили их в покое. Последующими атаками семерка капитана Бабкова довела счет уничтоженных вражеских бомбардировщиков до одиннадцати, не потеряв ни одного своего самолета. Убедительная победа!

Второй группой истребителей, патрулировавшей над донскими переправами, командовал капитан Избинский. В группе было всего восемь "яков", а встретили они до тридцати вражеских бомбардировщиков под прикрытием девяти "мессершмиттов".

Избинского не обескуражило такое неравенство в силах. Он отметил про себя, что бомбардировщики идут в плотном боевом порядке, истребители прикрытия держатся несколько в стороне от них, и тоже компактной группой. Нашей восьмерки они пока не обнаружили - иначе рассредоточились бы. Эта особенность обстановки и определила решение капитана: одна четверка атакует бомбардировщиков, другая сковывает боем вражеские истребители. Внезапный удар по скученным "юнкерсам" сулил верный успех. Для блокировки "мессершмиттов" условия тоже складывались благоприятно: пока они разделятся на пары, первая наша четверка уже сделает свое дело - помешает бомбардировщикам нанести точный удар по переправе.

Расчеты Избинского оправдались полностью. Неожиданная атака вырвала из строя три "юнкерса", повторная - еще два. Остальные начали менять курс и освобождаться от бомбового груза, не доходя до переправы.

Тем временем "мессершмитты", выдержав атаку второй нашей четверки, разомкнулись и перешли к активным действиям. Бой принял на редкость ожесточенный характер. Дело доходило до лобовых атак. Причем таким приемом пользовались даже немецкие летчики. Но они не доводили его до конца, в самый последний момент отворачивали.

Лейтенант Карначенок по возвращении на аэродром поделился со мной впечатлениями об одной из таких атак, выдержанных им. Сначала он даже растерялся : фашист - и вдруг атакует в лоб. В первое мгновение появилось желание отвернуть. Но советский летчик взял себя в руки и не изменил курса. Секунды сближения самолетов растянулись, казалось, до бесконечности. Наконец фашист шарахается вверх и в сторону. И тут-то Карначенок вспарывает "мессершмитту" брюхо...

С большим трудом нашей восьмерке удалось выйти из боя. Вернулась она без потерь, хотя многие самолеты оказались сильно поврежденными. Враг же потерял в этом бою пять бомбардировщиков и два истребителя. А главное - не выполнил своей задачи, не сумел нанести удара по переправам.

Вечером мы горячо поздравляли главных героев этого боевого дня: капитана Бабкова, капитана Избинского, лейтенантов Карначенка и Савельева. Каждый из них сбил по два-три вражеских самолета.

Наш же полк потерял за день три машины, летчики с которых спаслись на парашютах. А что касается поврежденных самолетов, то стараниями полкового инженера А. П. Маркова и самоотверженным трудом техников, механиков, мотористов почти все они уже к следующему утру были возвращены в строй.

Александр Петрович умел мобилизовать подчиненных ему людей, да и себя не щадил для поддержания самолетного парка в высокой боеготовности. Никто не знал, когда Марков и его подчиненные отдыхают. Днем и ночью они находились на аэродроме, обслуживая боевые вылеты и латая машины, искалеченные в боях.

Между тем положение советских наземных войск в большой излучине Дона все ухудшалось. Противник в нескольких местах вышел к реке, создав угрозу окружения оборонявшихся здесь частей и соединений.

В это тяжелейшее для всей Советской страны время - 28 июля - Нарком обороны издал свой исторический приказ No 227. В самой категорической форме от войск требовалось усилить сопротивление врагу.

"Пора кончить отступление, - говорилось в приказе. - Ни шагу назад!.. Надо упорно, до последней капли крови защищать каждую позицию, каждый метр советской территории, цепляться за каждый клочок советской земли и отстаивать его до последней возможности".

Получив приказ, майор Клещев построил полк. Вынесли знамя. Открыли митинг.

Командир полка сказал:

- Это, друзья мои, приказ Родины. Так поклянемся же с честью выполнить его.

И тут я стал сврхдетелем незабываемой минуты. Будто единой грудью вздохнул весь полк и слитно ответил :

- Клянемся!

Много позже мне неоднократно приходилось видеть и слышать нечто подобное в кино. Но там это выглядело гораздо бледнее, далеко не так, как в жизни. Не хватало той сталинградской искренности, той суровой простоты, с какой мы клялись в незабываемом 1942 году. Однако не будем слишком уж строги к актерам и режиссерам. Жизнь почти всегда ярче и богаче даже самого талантливого воспроизведения ее в искусстве.

Не совсем обычным был и финал митинга. Майор Клещев тут же поставил полку очередную боевую задачу и подал команду:

- По самолетам!

И вот уже один за другим уходят в воздух истребители. Надо прикрыть действия 150-го бомбардировочного полка, который наносит удар по крупному железнодорожному узлу в тылу противника. Я взлетаю последним в паре с Власовым и пристраиваюсь к замыкающей группе истребителей сопровождения. Отсюда хорошо виден монолитный строй пикировщиков, где за флагмана И. С. Полбин. Справа, слева и

впереди бомбардировщиков идут "яки". Возглавляет их командир полка И. И. Клещев.

Пересекаем линию фронта. На земле - тучи пыли и дыма, частые вспышки артиллерийских выстрелов и фонтаны разрывов. Там наши наземные части сдерживают натиск фашистов.

Вдали показалась железнодорожная станция. Почти на каждом пути - длинный эшелон. Отличная цель!

- Приготовиться к пикированию! - командует по радио подполковник Полбин.

- Ястребы, внимательно смотреть за воздухом! - предупреждает майор Клещев.

Почти рядом с бомбардировщиками начинают вспыхивать дымные облачка: открыла огонь вражеская зенитная артиллерия. Разрывы снарядов все ближе и ближе, но строй "петляковых" по-прежнему монолитен и твердо выдерживает курс.

Наконец флагманская машина опустила нос, резко устремилась вниз. За ней последовали второй, третий, четвертый пикировщики. Бомбы точно накрыли цель. Внизу все окуталось дымом. В нескольких местах возникли пожары. А бомбардировщики продолжали пикировать. Их не в силах был остановить лихорадочный, но все слабеющий огонь немецких зениток.

- Слева подходят "мессершмитты", - послышался в наушниках спокойный голос Клещева. - Бабков, атакуйте!.. И справа - "худые", - добавил он после короткой паузы. - Избинский, преградите им путь...

Две группы наших истребителей ринулись в атаку одновременно. Мне не часто приходилось видеть такие яростные воздушные бои. "Яки" делали, кажется, все возможное и даже почти невозможное, чтобы не подпустить противника к "петляковым". А те наносили удар за ударом, довершая разгром вражеских эшелонов.

- Уходим домой. Спасибо, ястребы! - доносится по радио голос Полбина.

Мы перестраиваемся, постепенно выключаемся из боя и доводим "петляковых" до аэродрома. Вслед за ними садимся сами. В первом после нашей клятвы боевом вылете все действовали безукоризненно. Не нарушалась клятва и в последующем.

В ту пору 434-й истребительный полк, как правило, выполнял боевые задания совместно со 150-м бомбардировочным полком. Наносили удары по железнодорожным узлам, аэродромам, сосредоточениям войск противника. Боевое содружество в воздухе подкреплялось тесной дружбой на земле. Вместе мы радовались

нашим удачам, вместе переживали невзгоды и потери, в трудную минуту всегда старались помочь друг другу.

Навсегда запомнился такой случай. Немецкие истребители сбили один наш бомбардировщик. Командир экипажа Герой Советского Союза старший лейтенант Ф. Т. Демченков и штурман капитан Н. Н. Пантелей выпрыгнули с парашютами на территорию, занятую врагом. Первоначально об их судьбе никто ничего не знал. И вдруг откуда-то поступило сообщение, что они перешли линию фронта и находятся у наших пехотинцев. Оба будто бы ранены, нуждаются в немедленной госпитализации. В нашем полку было два самолета По-2. Слетать на них за боевыми друзьями вызвались сразу несколько человек. Доложили командиру группы. После непродолжительного раздумья - задание было трудным, особенно посадка вблизи передовой, - он решил:

- Полетят Семенов и Власов.

Буквально через несколько минут мы - в воздухе. Ориентируясь по дорогам, прижимаясь к оврагам, вышли в указанный район. Выбрали на местности ровную площадку и благополучно сели. В штабе стрелковой части нашли капитана Пантелея. Обрадовались, что здоров, не ранен.

- А где же Демченков?

- В сорока километрах отсюда, за линией фронта. Он сломал ногу, и я спрятал его в подвале у одной колхозницы. Надо вывезти...

Положение осложнялось. Полет на По-2 за линию фронта, да еще днем - дело нешуточное. Повстречаются "мессершмитты" - попробуй уйди от них. Но оставлять в беде товарища нельзя. Пантелей старается подбодрить меня:

- Дорогу я знаю. Сплошной линии фронта здесь нет.

- Полетели!

Штурман немедленно забирается в мой самолет. Взлетев, мы сразу же юркнули в глубокий овраг, который вывел нас к полезащитной лесной полосе. Дальше пошли вдоль нее, почти впритирку с землей. Вскоре показалась деревня, где укрылся Демченков. Нет ли в ней немцев? Свернули в сторону, осмотрелись. На деревенской улице - ни машин, ни людей. Садимся на окраине, моторов не выключаем. К нам бегут женщины, дети. Улыбаются, несут какую-то снедь.

- Немцы есть?

- Сейчас нет. Недавно прошли две машины с солдатами...

Капитан Пантелей направляется за Демченковым. Мы с Власовым просим ребятишек понаблюдать за дорогами в деревню и, если появятся немцы, дать сигнал. Они мигом разбегаются в

разные стороны.

Раненого ждать долго не пришлось. Пантелей привез его на лошади. Бережно усаживаем Демченкова в самолет и спешим на свой аэродром. Вслед нам машут руками женщины и дети.

Память накрепко сохранила это неторопливое помахивание рук, эти горькие слезы прощания. В них было все: и любовь, и боль, и надежда. Оглядываясь на все уменьшающиеся очертания деревеньки, мы чувствовали себя как бы провинившимися перед этими людьми. И вместе с тем еще больше обострялась ненависть к врагу, росло желание бить и бить его до полной победы.

Старший лейтенант Демченков и капитан Пантелей в дальнейшем так и действовали. Воевали они с прежней отвагой, но судьба была милостива к ним. После окончания Великой Отечественной войны оба уволились в запас в звании подполковника. А вот Николаю Власову, с которым я летал за ними и который вскоре удостоился высокого звания Героя Советского Союза, не довелось встретить радостный праздник Победы. Его самолет сбили вражеские зенитчики, и летчик попал в плен. В концлагере Николая расстреляли эсэсовцы.

* * *

С 15 июля по 3 августа летчики 434-го истребительного полка произвели 827 боевых вылетов и в 29 воздушных боях уничтожили 55 самолетов противника. Но и сами мы понесли значительный урон, в результате чего полк снова был выведен в резерв для пополнения матчастью и летным составом.

За мужество и героизм, проявленные в июньских и июльских боях, многие удостоились высоких наград. Майор В. П. Бабков, капитан А. Я. Баклан, старшие лейтенанты В. Я. Алкидов и Н. А. Карначенок стали Героями Советского Союза. Все мы искренне радовались этому и горячо поздравляли боевых друзей.

Среди летчиков, прибывших на пополнение полка, я встретил Сергея Долгушина. По-братски обнялись с ним. Он очень возмужал, приобрел солидную осанку фронтового командира. На его гимнастерке красовались несколько орденов и тоже Золотая Звезда Героя Советского Союза.

В числе пополнения оказались и другие хорошие летчики. Особо выделялись своим боевым мастерством капитаны И. Ф. Стародуб и А. И. Якимов, старшие лейтенанты братья М. А. и Н. А. Гарам, И. С. Марикуца, И. В, Кузнецов, В. И. Гаранин, лейтенанты В. А. Абросимов, Н. Ф. Парфенов и С. П. Команденко.

Несколько неожиданным для нас явилось включение в состав полка звена девушек, прибывших из авиационной части саратовской противовоздушной обороны. Звеном командовала лейтенант Клавдия Нечаева, в ее подчинении находились

летчицы Клавдия Блинова, Ольга Шахова и Антонина Лебедева. Все механики и мотористы в звене тоже были девушки. Откровенно скажу: поначалу командование полка не обрадовалось такому пополнению. Побаивались, как бы девчата не отвлекли какую-то часть мужчин от их боевых дел. Но получилось наоборот мужчины только еще больше подтянулись и вели себя вполне по-рыцарски. Этому в значительной степени способствовало скромное, полное достоинства поведение самих девушек.

Летчицы были неплохо обучены пилотированию истребителя, выполнению взлета и посадки. Но подготовка их к боевым действиям страдала серьезными недостатками. Они не умели тактически грамотно вести воздушный бой, маневрировать на вертикалях, эффективно применять оружие. Этому их надо было еще учить и учить. Я не представлял, как они станут воевать в такой тяжелой воздушной обстановке, какая сложилась под Сталинградом. Что бы там ни говорилось о равенстве полов, а мужчина есть мужчина: он вынослив, решителен, неприхотлив в быту. И если уж говорить напрямик - всей своей мужской природой создан для борьбы, для преодоления трудностей. А девушки? Да их просто по-человечески жалко посылать в бой...

Последними прибыли на пополнение летного состава полка братья Микояны Степан и Владимир, сыновья Анастаса Ивановича. Капитан С. А. Микоян уже имел боевой опыт, а старший лейтенант В. А. Микоян только что начинал фронтовой искус. Скромные, дисциплинированные и старательные, эти два новых летчика сразу же стали равноправными членами дружной полковой семьи. Братья рвались в бой и стойко переносили все тяготы подготовки к нему.

А тяготы эти усугублялись предельно сжатыми сроками. На все про все полку было предоставлено лишь месяц с небольшим. Особое внимание уделялось обучению летчиков тактике воздушного боя, стрельбе, взаимным действиям в составе пары и звена. Отрабатывались наиболее эффективные приемы борьбы с бомбардировочной и истребительной авиацией противника.

В середине сентября 434-й полк в третий раз перебазировался под Сталинград и влился в состав 16-й воздушной армии, которой командовал генерал-майор авиации С. И. Руденко. Там же оказался и я. Мне снова предстояло работать рука об руку с И. И. Клещевым.

К тому времени наземная обстановка под Сталинградом еще более осложнилась. Противник вклинился в нашу оборону на стыке 62-й и 64-й армий, овладел несколькими господствующими высотами и 13 сентября начал штурм города. Ему удалось

захватить вокзал и в районе Купоросное выйти к Волге. Подоспевшая на помощь обороняющимся 13-я гвардейская дивизия под командованием генерала А. И. Родимцева с трудом выбила немцев из городского центра и закрепилась на Мамаевом кургане. На улицах и площадях кипели жаркие бои.

Не легче была обстановка в воздухе. Немецко-фашистское командование перебросило под Сталинград много новых авиационных частей. В частности эскадру Ритгофена, укомплектованную отборными летчиками. Их мы легко отличали от других по пиковому тузу на фюзеляжах истребителей. По-прежнему господствуя в воздухе, противник наносил чувствительные удары по боевым порядкам наших обороняющихся войск, по переправам через Волгу и коммуникациям левобережья. 434-й полк должен был всячески противодействовать этому. Летный состав делал по пять-шесть и более вылетов в день. Причем каждый вылет, как правило, заканчивался напряженным воздушным боем. О степени напряженности достаточно красноречиво говорят цифры потерь. С 16 по 28 сентября летчики 434-го полка сбили семьдесят четыре немецких самолета, а сами мы потеряли пятнадцать боевых машин.

Первый боевой вылет 16 сентября возглавил майор Клещев. Одиннадцать истребителей под его командованием получили задачу прикрыть наши наземные войска в районе станции Котлубань. На подходе к станции они встретили до тридцати "юнкерсов", изготовившихся для бомбометания. Выше кружило несколько пар "мессершмиттов". Клещев быстро оценил обстановку: "мессершмитты" находятся на значительном удалении от своих бомбардировщиков, у нашей группы скорость максимальная, за спиной - солнце. Это позволяло нанести внезапный удар по "юнкерсам". Помешать ему сразу истребители прикрытия не могли. А что потом? Потом следовало уходить на вертикаль и разделиться на две группы, одна из которых свяжет боем "мессершмитты", а другая нанесет повторный удар по бомбардировщикам.

Приняв такое решение, командир полка повел группу в атаку. Самому ему и Долгушину удалось сбить по "юнкерсу". Остальные вражеские бомбардировщики нарушили строй и стали поспешно освобождаться от бомб. Разделившись на две группы, "яки" снова ринулись на противника. Завязался воздушный бой с "мессершмиттами". Клещев и Якимов подожгли при этом два немецких истребителя. Но и наш один "як" был подбит, после чего "мессершмитты" удалились вслед за своими бомбардировщиками.

В тот же день летчики 434-го полка участвовали еще в

нескольких воздушных боях. Особенно успешно действовали майор Бабков, старший лейтенант Николай Гарам и лейтенант Команденко. Каждый из них увеличил свой боевой счет.

После боя Команденко не смог дотянуть до своего аэродрома - кончилось горючее. Пришлось сделать вынужденную посадку. На счастье, поблизости оказался подбитый танк. Летчик слил из его бака бензин, заправил свой самолет и благополучно вернулся.

Под вечер к нам приехал командующий ВВС генерал-лейтенант авиации А. А. Новиков. Он поздравил личный состав полка с успешным боевым днем, спросил, в чем мы нуждаемся, какие у кого есть претензии. Летчики в один голос заявили, что пушки ШВАК, которыми вооружены истребители Як-7б, часто отказывают в бою. Из-за этого снижается эффективность борьбы с немецкой авиацией, а сами мы несем неоправданные потери. Генерал пообещал немедленно вызвать с завода специалистов. Вскоре в полк действительно прибыла группа инженеров и заводских рабочих во главе с конструктором авиационного вооружения Б. Г. Шпитальным. Они выяснили причины отказа пушек и дали ряд советов нашим оружейникам, как готовить их к бою.

Командующему ВВС была заявлена и еще одна претензия: Владимир Микоян и Клавдия Нечаева пожаловались, что им не разрешают участвовать в воздушных боях. Верно, их, да и других молодых, необстрелянных летчиков, мы "попридерживали". Таким поручали пока прикрывать транспортные самолеты, вылетать на перехват вражеских разведчиков, дежурить над аэродромом. А как же иначе? Молодежь следует вводить в боевой строй постепенно. В противном случае не избежать лишних потерь. Эти свои соображения мы и высказали генералу Новикову.

- Правильно в основном поступаете, - заключил командующий. - Но не следует забывать и о патриотизме нашей молодежи, не надо гасить ее боевой порыв. Думаю, что молодых летчиков нужно чаще ставить ведомыми к опытным бойцам.

Хотя генерал Новиков в принципе не осудил нашей методы подготовки к бою молодых, а лишь внес в нее некоторые коррективы, Владимир Микоян и Клавдия Нечаева истолковали этот разговор по-своему. Они стали еще настойчивее добиваться включения их в состав групп истребителей, вылетавших в предвидении воздушного боя. И в конце концов добивались своего. Обычно эти и другие молодые летчики выполняли роль ведомых у Клещева, Бабкова, Избинского.

В сентябрьском небе над Сталинградом, большей частью безоблачном, в течение дня вспыхивали десятки бескомпромиссных схваток. Как и на земле, здесь шла борьба не

на жизнь, а на смерть. И конечно, личное участие в ней, рядом с опытными воздушными бойцами, помогало молодым быстрее обрести все качества, необходимые для истребителя. Однако за эту ускоренную науку иным пришлось поплатиться жизнью.

17 сентября на прикрытие наших наземных войск вылетела группа "яков", возглавляемая капитаном Избинским. Наряду с такими уже испытанными в боях летчиками, как Котов, Гаранин, Долгушин, Луцкий, Кошелев, Прокопенко, Карначенок, в нее включили Нечаеву, Блинову и еще несколько молодых. Истребители шли в свой район, эшелонируясь по высоте: вверху звено Котова, остальные чуть ниже. Такой боевой порядок позволял предупреждать внезапные атаки "мессершмиттов".

Едва наши истребители достигли назначенного района, как с пункта наведения сообщили: с севера подходят немецкие бомбардировщики. Избинский энергично развернул всю группу и повел ее навстречу врагу. Вскоре показался плотный строй "юнкерсов". Наши летчики с ходу атаковали их. Избинский и Карначенок сбили по бомбардировщику.

В то же мгновение сверху, со стороны солнца, на "яков" свалилось несколько пар "мессершмиттов". Звено Котова, несмотря на энергичные действия, не сумело сковать их - противник имел тройное превосходство. В воздухе завертелась карусель, из которой один за другим выпали два горящих "мессершмитта". Их сразили Долгушин и Прокопенко.

Фашисты тем не менее продолжали наседать. Один из них нацелился на выходивший из атаки самолет Избинского. Вовремя заметив это, лейтенант Нечаева бросилась на помощь командиру и длинной пушечной очередью заставила "мессершмитта" отвернуть. Но, оторвавшись от своего звена, она сама попала под огонь пары немецких истребителей. Горящий "як", оставляя дымный след, стремительно пошел к земле. Это был последний боевой вылет Клавдии Нечаевой отважной летчицы, замечательной советской патриотки и очень милой девушки. Ей едва исполнилось двадцать...

Для 434-го полка самыми напряженными из сентябрьских дней были, пожалуй, 18, 19 и 20-е числа. За эти три дня полк уничтожил в воздушных боях сорок четыре немецких самолета. Боевые вылеты следовали один за другим. Летчикам удавалось спать не более четырех-пяти часов в сутки. Боевая нагрузка была настолько изнурительной, что некоторые, произведя посадку, теряли сознание.

18 сентября я вылетел во главе группы из четырех звеньев. Нам предстояло патрулировать над железнодорожной станцией Котлубань. Непосредственно в мое звено входили Степан Микоян,

Долгушин и Луцкий.

Другие три звена возглавляли Избинский, Шишкин и Баклан. Эшелонировались по высоте. Выше всех находилась пара Гаранина.

Минут через десять с земли сообщили, что к району патрулирования с северо-запада приближаются вражеские самолеты. Мы усилили наблюдение. И вот появилось несколько точек - мы насчитали их девять. Это были "мессершмитты". По-видимому, они шли на "расчистку воздуха" перед появлением здесь бомбардировщиков.

Наша группа развернулась для атаки. Противник попытался уклониться от нее. Видя, что нас больше и мы имеем решительные намерения, "мессершмитты" начали отворачивать и набирать высоту. Но там они попали под огонь нашей пары прикрытия. Один вражеский истребитель был сбит Гараниным. Остальные, включив форсаж, со снижением ушли на запад.

Стало ясно, что сюда бомбардировщики уже не придут. Им сподручнее действовать в другом районе. Так и случилось в действительности. Об этом нам сообщили со станции наведения. Я приказал Избинскому и Шишкину атаковать бомбардировщики, а сам с двумя звеньями остался над Котлубанью (всей группой мы не имели права оставить свой район патрулирования). Восьмерка "яков" с набором высоты ушла в северном направлении и вскоре благополучно вернулась. Избинский доложил по радио, что они разогнали "юнкерсов" и двух уничтожили при этом.

Наши переговоры перебил требовательный голос с земли:

- В квадрате пятнадцать-"рама". Надо ликвидировать!

"Рама" - немецкий двухфюзеляжный разведывательно-корректировочный самолет ФВ-189. Он приносил очень много хлопот нашим наземным войскам, держась обычно на высоте, недоступной для малокалиберной зенитной артиллерии. Появилась "рама",- значит, жди огневого налета противника. От истребителей постоянно требовали уничтожать вражеские разведывательно-корректировочные самолеты в первую очередь. А сбить ФВ-189 не так-то просто. Живучий, очень маневренный, с неплохой скоростью, он часто уходил из-под атак. Уничтоженная "рама" расценивалась нашими летчиками гораздо выше, чем "юнкерс" или "мессершмитт".

Получив команду с пункта наведения, я немедленно повел группу в названный квадрат. Отыскали "раму" без затруднений. Приказал Избинскому, Шишкину и Баклану оставаться на прежней высоте, а сам повел свое звено на сближение с разведчиком. "Фокке-вульф" сделал переворот через крыло и устремился в пикирование, рассчитывая оторваться от нас у

самой земли. Знакомая повадка! Мы тоже звеном перешли в пике, предварительно переведя воздушные винты на малый шаг и уменьшив обороты двигателя. Иначе можно проскочить мимо "рамы" на пикировании. Не спуская глаз с противника, выдерживаем дистанцию до него в 400 - 500 метров. У самой земли, когда "фокке-вульф" начал выходить из пикирования, я увеличил скорость своего самолета. Вот уже "рама" в горизонтальном полете. Теперь надо действовать быстро, упредить новый ее маневр. Прицеливаюсь и даю длинную очередь из всего бортового оружия. Степан Микоян тоже ведет огонь. "Рама" вздрагивает и, свалившись на крыло, врезается в землю. На месте падения - пламя взрыва, дым, пыль.

Время нашего патрулирования истекло, и, получив разрешение с КП, мы взяли курс на свой аэродром. После дозаправки самолетов маслом, бензином, сжатым воздухом вторую полковую группу повел капитан Избинский. В составе этой группы находились Баклан, Луцкий, Долгушин, Карначенок, Савельев, Гаранин, Прокопенко, Владимир Микоян и другие - всего тринадцать летчиков. На дальних подступах к Сталинграду они тоже встретили "юнкерсов", атаковали их и двух сбили. Остальные начали уходить со снижением. Одного из них догнал Владимир Микоян. Две-три меткие очереди, и "юнкерс" загорелся, а затем камнем рухнул на землю. Первая победа!

Но из-за облака выскочила пара "мессершмиттов" и с короткого расстояния открыла огонь по выходившему из атаки "яку". Владимир Микоян был убит.

Все в полку тяжело переживали его гибель. Володю мы очень полюбили за боевой задор, который у него всегда уживался со скромностью и душевностью в отношении товарищей. Он был самым молодым среди летчиков 434-го полка - всего восемнадцать лет. И может быть, именно поэтому любому из нас оказывал подчеркнутое уважение, охотно выслушивал советы каждого, дорожил фронтовой дружбой и всегда гордился, что попал в крепкую боевую семью.

Вечером ко мне в землянку пришел Степан Микоян. Мы долго сидели, вспоминая все то, что связывало нас с Володей. Степан рассказал мне о брате много такого, чего я раньше не знал.

С первого по девятый класс Владимир учился в московской средней школе. Учился только на "отлично", поражая товарищей разносторонностью и глубиной знаний. Много читал. Любил музыку, театр. Увлекался спортом и техникой. В тринадцать лет умел водить мотоцикл и автомобиль. Строил действующие модели самолетов, глиссеров. Был комсоргом класса и превыше всего ценил в людях справедливость и честность. Решительно во

всем - большом и малом!

Когда началась Отечественная война, Владимир приложил немало усилий, чтобы попасть в авиационное училище. Трудолюбивый и настойчивый, он быстро постигал летное дело, осваивая один тип самолета за другим. По свидетельству училищного инструктора, Владимир имел исключительные летные способности. Его тоже намеревались сделать инструктором, но он рвался на фронт и в конце концов добился своего.

На следующий день после гибели Володи в полк пришла телеграмма от А. И. Микояна. Скорбя о потерянном сыне, Анастас Иванович выражал твердую уверенность в том, что летчики 434-го полка будут продолжать мужественно громить немецко-фашистских захватчиков. В равной мере это распространялось и на Степана Микояна. И он действительно продолжал упорно драться с врагом до самого конца Великой Отечественной войны. Потом закончил Военно-воздушную академию имени Жуковского, стал летчиком-испытателем и поныне служит в рядах ВВС в звании генерал-майора авиации. За выдающиеся успехи в испытании сверхзвуковых отечественных самолетов ему присвоено также звание заслуженного летчика-испытателя СССР.

На смену погибшему Володе Микояну пришел в авиацию и третий сын Анастаса Ивановича - Алексей. Он тоже очень хорошо проявил себя на фронтах Великой Отечественной войны, последовательно прошел все ступени от рядового летчика до генерала и сейчас несет боевую службу в одном из наших приграничных военных округов.

Спустя много лет после войны мне довелось лично встретиться с А. И. Микояном в Кремле. Он все еще остро переживал боль своей утраты и попросил меня рассказать о последнем боевом вылете Владимира. Я исполнил его просьбу. Выслушав мой рассказ, Анастас Иванович погрузился в молчаливое раздумье. Потом будто стряхнул навалившуюся тяжесть и сказал, как мне кажется, в утешение самому себе:

- Почти каждой советской семье война нанесла невосполнимый урон. Но мы все же победили... Не могли не победить!..

Не забыт Володя Микоян и в его родной школе No 32 Ленинского района Москвы. Здесь его имя носит пионерская дружина, его портрет занимает почетное место в комнате боевой славы, и ребята, которые учатся в этой школе, теперь знают о Володе все.

Знают и стараются быть похожими на него.

Во второй половине дня 19 сентября 1942 года вражеские

истребители подожгли самолет майора Клещева. Попытка сбить пламя не удалась. Командир полка выбросился с парашютом. Сильно обгоревшего, его отправили в госпиталь, а командование полком было возложено на меня. И хотя я давно стал здесь своим человеком, заменить такого командира, как майор Клещев, было не просто. У летчиков, инженеров, техников, механиков и мотористов он пользовался безграничным авторитетом. В полку всегда чувствовалась его твердая рука. Клещев смело брал на себя ответственность за самые рискованные решения и настойчиво претворял их в жизнь.

У него были свои устоявшиеся взгляды на нормы поведения авиационного командира. Коротко их можно сформулировать так: пока ты сам летаешь - ты не только командир, но и воздушный боец, а прекратишь полеты и личное участие в воздушных боях - сразу утратишь моральное право называться летчиком и перестанешь быть настоящим авиационным командиром. Установка эта, может быть, и спорная, однако она не лишена истины.

В своей командирской деятельности И. И. Клещев неизменно проявлял новаторство, инициативу, особенно в области управления истребителями и совершенствовании приемов борьбы с вражеской авиацией. Одним из первых он наладил надежную связь между самолетами и землей, всегда обнаруживал деловую заинтересованность в организации пунктов наведения. Как сейчас вижу его на полковом КП у только что установленной здесь новой радиостанции. Он впервые слушает переговоры между Избинским и Карначенком, ведущими воздушный бой. Тогда это было в диковинку, потом стало обыденностью. В дальнейшем Клещев сам не раз брал в руки микрофон и с земли подсказывал истребителям, находившимся в воздухе, наиболее целесообразные действия. Ему же в первую очередь принадлежит инициатива эшелонирования боевых порядков истребителей по высоте и налаживания взаимодействия в паре.

Выход из строя Героя Советского Союза И. И. Клещева глубоко опечалил весь полк. Но это был крепко сколоченный боевой коллектив, и уже на следующий день он дрался так же, как и при Клещеве. Вот краткая хроника наиболее значительных боев, проведенных 434-м авиаполком сразу после смены руководства.

20 сентября семерка истребителей, возглавляемая майором Бабковым, атаковала большую группу вражеских бомбардировщиков и четырех из них уничтожила. В этом бою особенно отличились сам Бабков, сумевший сбить два вражеских самолета, а также Прокопенко и Луцкий, сбившие по самолету

каждый.

21 сентября группа из двенадцати "яков" под командованием капитана Якимова встретила пятнадцать "юнкерсов", шедших под прикрытием десяти "мессершмиттов". Наши летчики решительно атаковали противника, и он недосчитался семи самолетов. Их уничтожили Якимов, Долгушин, Баклан, Анискин, Гаранин.

22 сентября шестерка истребителей во главе с капитаном Избинским перехватила немецкие бомбардировщики на подходе к линии фронта и заставила их сбросить бомбы на свои войска. В непродолжительной, но жаркой схватке противник потерял три самолета. Их сбили Карначенок, Михаил Гарам и Шишкин.

В тот же день Герой Советского Союза старший лейтенант Н. А. Карначенок погиб. За свою короткую жизнь - ему было только двадцать - он много сделал для Родины, для победы над врагом. На его счету - триста сорок девять боевых вылетов и более десяти сбитых вражеских самолетов. Всем полком мы провожали Николая в последний путь.

23 сентября два звена "яков" под общим командованием капитана Стародуба завязали бой с восемнадцатью бомбардировщиками и двенадцатью истребителями противника. Схватка была исключительно ожесточенной. Пять немецких самолетов нашли себе могилу на советской земле. Их уничтожили Луцкий, Команденко, Котов и Стародуб. Сбив "мессершмитта" и израсходовав при этом все боеприпасы, капитан Стародуб решительно пошел на таран "юнкерса". Оба самолета взорвались в воздухе.

Жарко было в сталинградском небе и в последующие дни. С утра до вечера оно дрожало от раскатистого гула авиационных моторов, перестука пушечных и пулеметных очередей, от глухих разрывов зенитных снарядов. Часто его прочерчивали дымные факелы: это падали сбитые самолеты - немецкие и наши. Но уже угадывался близкий перелом: еще несколько настойчивых усилий, и натиск вражеской авиации начнет спадать.

* * *

И как раз в эту пору в полк поступило распоряжение от генерала С. И. Руденко: мне и одному из командиров звеньев явиться в штаб воздушной армии. Когда мы со старшим лейтенантом Котовым прибыли туда, нам сообщили, что на командном пункте Сталинградского фронта находится член Государственного Комитета Обороны и ему требуется побеседовать с авиаторами.

На беседу были вызваны авиационные командиры всех степеней - от командира звена до командующего армией, а также представители инженерно-авиационной службы и тылов. В

назначенное место нас доставили на машинах.

В приемной, под которую приспособили часть просторного блиндажа, собралось много народу. Здесь я встретил генерала С. И. Руденко, главного инженера армии бригадного инженера З. А. Иоффе, командира истребительной дивизии полковника А. В. Утина. Во второй отсек блиндажа приглашали по одному.

Наконец настала и моя очередь. Не без робости переступил я порог. За столом сидел Г. М. Маленков. Он предложил мне ряд вопросов, касающихся истребительной авиации. К сожалению, я не могу полностью восстановить содержание нашего разговора - давно это было, да и волновался тогда изрядно, но кое-что все же сохранилось в памяти.

Помнится, когда зашла речь о вооружении самолета Як-7б, я изложил претензии летчиков к конструкторам. Пушка и пулеметы, установленные на нем, все еще довольно часто отказывали в бою. Я считал, что лучше иметь менее скорострельное, но более надежное вооружение. Хотелось также, чтобы снаряды оставляли более яркую трассу. Это я обосновывал тем, что на фронте много молодых летчиков. По неопытности они начинают вести огонь с большой дистанции и за счет большой скорострельности быстро расходуют боекомплект, а когда сблизятся с целью, снаряды уже на исходе. Мне казалось, что меньшая скорострельность бортового оружия и яркая трасса снарядов облегчат прицеливание и улучшат результаты огня. Маленков пообещал разобраться в этом.

А когда я доложил о содержании нашей беседы в инспекцию ВВС, разразилась истинная буря. Меня обвинили в легкомыслии: мол, серьезный человек не может вносить члену Государственного Комитета Обороны какие-то свои личные, никем не апробированные предложения. И в назидание объявили выговор. Хорошо еще, что генерал С. И. Руденко вступился: ему тоже не нравилось вооружение самолетов Як-7б.

У командующего воздушной армией были постоянные и очень тесные контакты с командирами авиационных полков. Он встречался с ними и у себя в штабе, и на полковых КП. По крайней мере в нашем 434-м полку С. И. Руденко бывал неоднократно и вникал во все детали боевой работы истребителей.

Почему некоторые летчики шаблонно ведут бой? При каком стечении обстоятельств целесообразнее использовать вертикальный маневр? Где место командира группы при встрече с противником? Что нужно сделать для обеспечения бесперебойной связи между самолетами и землей? Как лучше организовать взаимодействие между истребителями и бомбардировщиками при совместном вылете? Все эти и многие другие подобные же вопросы постоянно занимали внимание командующего. То, что волновало нас, естественно, волновало и его.

С. И. Руденко сыграл едва ли не главную роль в создании пунктов наведения самолетов с земли. Как уже отмечалось выше, они впервые появились именно здесь, под Сталинградом. И это сразу расширило боевые возможности авиации. Авиационный командир стал гораздо больше влиять на ход и исход каждого воздушного боя, получил возможность осуществлять наращивание сил. Возросла эффективность боевых вылетов, уменьшились потери из-за неорганизованности и разобщенности в действиях как боевых групп одного и того же полка, так и различных родов авиации.

* * *

К концу сентября в нашем полку осталось лишь около трети штатной численности летчиков и боевых машин. Люди безмерно устали, самолетный парк требовал серьезного ремонта. И в начале октября нас третий раз вывели в тыл на отдых и пополнение.

По существу, за три недели - с 14 сентября по 3 октября - летчики полка произвели 652 боевых вылета, участвовали в 50 воздушных боях и сбили 83 немецких самолета. А в целом итоги нашей боевой деятельности с середины июля 1942 года определялись такими данными: боевых вылетов - 2060, сбитых вражеских самолетов - 173.

В ноябре 434-й истребительный авиационный полк был преобразован в 32-й гвардейский. С радостью узнал я, что тем же приказом гвардейское звание было присвоено и 180-му полку, в составе которого мне довелось воевать в 1941 году.

Оттуда мне тоже прислали нагрудный знак "Гвардия". На этом основании близкие товарищи стали в шутку величать меня "дважды гвардейцем".

С фронта на фронт

В январе 1943 года в Главном штабе ВВС возникла новая структурная единица - Главное управление боевой подготовки фронтовой авиации. Впрочем, термин "новая" не совсем точен. Управление боевой подготовки ВВС существовало до Отечественной войны, но в 1941 году его по каким-то причинам

упразднили. Боевой подготовкой стали заниматься Управление комплектования и формирования и в некоторой степени - инспекция ВВС. Но их работа в этом направлении не носила и не могла носить систематического, строго целеустремленного характера. Они вели ее как бы походя, меж других разнообразных дел.

Управление комплектования и формирования основные усилия сосредоточивало на формировании авиационных полков, дивизий, корпусов. Да и маловато было там людей с боевым опытом, которые могли бы учить войска тому, что действительно требовалось на войне. Инспекция же ВВС, хотя и располагала хорошими боевыми кадрами, в силу своей подвижности и разнообразия решаемых задач тоже не имела возможности всецело сосредоточиться на обучении летного состава.

В результате боевая подготовка была целиком отдана на откуп командирам частей и соединений. Такое положение, конечно, не отвечало интересам службы, интересам войны. Оснащение ВВС новой техникой меняло не только способы ее боевого применения, но и систему обучения людей, требовало более четкой организации этого дела, с учетом опыта, приобретенного в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками. Создание специального Главного управления боевой подготовки диктовалось самой жизнью.

На него легла основная тяжесть забот, связанных с обучением личного состава не только фронтовой авиации, но и авиационных соединений и частей резерва Ставки Верховного Главнокомандования, а также штабов. При этом важное значение придавалось налаживанию тесного взаимодействия родов авиации между собой и с наземными войсками во всех фазах боя. Офицеры управления должны были работать преимущественно в войсках, проводить там показательные занятия, организовывать полеты, учения, осуществлять разборы боевых вылетов. На них же возлагалось участие в испытаниях новых образцов самолетов и вооружения ВВС, разработка инструкций и руководств по боевому применению бомбардировщиков, истребителей, штурмовиков.

Начальником Главного управления боевой подготовки был назначен генерал-лейтенант авиации Д. Ф. Кондратюк, до того командовавший 6-й воздушной армией. Это был опытный военачальник, с широкой эрудицией и обостренным чувством нового. Он немало сделал для повышения боевой эффективности действий нашей авиации. Уже в 1941 - 1942 годах в журналах и газетах появился ряд интересных статей генерала Кондратюка. В них, пожалуй, впервые получили солидное обоснование метод "ножницы" при обороне наших штурмовиков от истребителей

противника и способ "круг" при действиях штурмовой авиации на поле боя.

Под стать Кондратюку были и ближайшие его помощники, в частности Герой Советского Союза полковник С. И. Миронов, возглавивший подготовку истребительной авиации. Тот самый Миронов, с которым в первый день войны мы возвращались из Севастополя в Москву. И, кто знает, по-видимому не без его участия, меня вдруг тоже назначили в Главное управление боевой подготовки на должность старшего инструктора-летчика. Кроме меня под началом С. И. Миронова оказались Герои Советского Союза П. И. Песков, П. С. Середа, А. П. Силантьев, А. Г. Ткаченко и такие опытные фронтовые летчики, как Н. С. Дрозд, Н. И. Храмов, А. К. Пахомов, М. С. Сапронов, П. С. Кирсанов и другие.

К нашим услугам был специальный тренировочный полк, оснащенный основными типами истребителей - отечественных и иностранных, в том числе и немецких. Инструкторы-летчики имели широкие возможности для изучения этих машин и проверки наиболее эффективных способов использования их в бою. На них мы обычно и вылетали в войска.

Каждый из нас ежемесячно проводил в войсках более трех недель. В управление возвращались лишь для того, чтобы подготовить отчет о проделанном, поставить или решить какой-то вопрос и получить новое задание.

Первое задание я получил уже в середине января. Миронов вызвал меня вместе с Храмовым, Сапроновым, Силантьевым и объявил:

- В корпусе генерала Благовещенского что-то не ладится с самолетами Ла-5. Поезжайте и разберитесь.

Побывав в нескольких частях корпуса, мы убедились, что истребитель Ла-5 действительно не развивает той скорости, которая определялась его тактико-техническими данными. Не лучше обстояло дело и с маневренностью самолета. Летчики объясняли это конструктивными недостатками, но проверочные полеты опровергали их предположения. Мы стали внимательно присматриваться к подготовке самолетов перед выполнением боевых заданий, к действиям летчиков на земле и в воздухе, обратились за консультациями к опытным инженерам. И мало-помалу пришли к определенным выводам.

Оказалось, что истребитель Ла-5 "недодает" скорости по нескольким причинам. При маскировке его ветками и в результате небрежности при техническом обслуживании нарушалась обтекаемость поверхности плоскостей. Посадочные щитки на большинстве самолетов были плохо подогнаны и при полете на повышенной скорости "отсасывались" потоком воздуха,

создавая торможение. Убирающиеся хвостовые костыли законтрены в выпущенном положении (справедливости ради нужно отметить, что эта мера была вынужденной: на некоторых самолетах костыль перед посадкой не выпускался и в результате повреждался фюзеляж). Многие летчики вылетали на задание без подвижной части фонаря, опасаясь заклинения его в случае вынужденного покидания самолета (такая опасность на скоростных самолетах первых выпусков в действительности тоже существовала). Разумеется, все это не только снижало скорость самолета, но и ухудшало его маневренные качества.

В дальнейшем выяснилось, что недостатки, вскрытые в корпусе Благовещенского, присущи и другим соединениям. По решению командующего ВВС туда тоже были направлены представители Главного управления боевой подготовки, летчики-испытатели, инженеры научно-исследовательского института. Общими усилиями они приняли надлежащие меры, и боевые возможности истребителя Ла-5 стали использоваться лучше.

В первой половине февраля 1943 года группа офицеров Управления боевой подготовки работала в 286-й истребительной авиационной дивизии, входившей в состав 15-й воздушной армии (Брянский фронт). Нам, то есть подполковнику Н. С. Дрозду, майорам М. И. Правдину, А. П. Силантьеву, П. С. Кирсанову и мне, было известно, что эта дивизия несет слишком большие потери в воздушных боях. Следовало разобраться в причинах и помочь командованию быстрее устранить их.

Знакомимся с 896-м полком. С августа 1942 года он - на фронте. Вооружен истребителями Як-1. Среди летчиков немало умелых воздушных бойцов. И тем не менее полк сбил лишь двадцать один самолет противника, а своих потерял восемнадцать. Итоги далеко не блестящие! В чем же дело?

Мы несколько раз слетали с летчиками этого полка на боевые задания, проверили их в учебных полетах, побеседовали с каждым. И вот что выявилось.

В воздушных боях летчики действуют пассивно, разобщенно, радиосвязью зачастую не пользуются, огонь по противнику открывают с больших дистанций, мало маневрируют, особенно в вертикальной плоскости. Пара истребителей как тактическая и огневая единица применяется плохо, взаимодействие между ведущим и ведомым должным образом не налажено. Состав пар не закреплен. Некоторые командиры все еще придерживаются довоенных взглядов на применение истребителей в бою, не учитывают всех возможностей новых самолетов.

В полку редко практиковались учебно-тренировочные полеты для отработки тактики воздушного боя, стрельбы по воздушным и

наземным целям. Мало проводилось занятий и по изучению авиации противника, особенностей ее боевых действий. На это мы указали командованию полка и предложили ему свою помощь.

За две недели пребывания в частях 286-й истребительной авиационной дивизии нам удалось провести ряд занятий и учебно-тренировочных полетов. При этом основное внимание уделялось управлению истребителями в бою, радиосвязи между самолетами в воздухе, а также с наземными командными пунктами и пунктами наведения, воздушному бою истребителей с бомбардировщиками противника, сопровождению своей бомбардировочной и штурмовой авиации, прикрытию наземных войск.

Летчики, в особенности командиры, проявили к нашим занятиям и учебным полетам большой интерес. А о полезности проделанной нами работы красноречиво говорят результаты последующих боев. За сравнительно небольшой промежуток времени - с 27 января по 12 февраля 1943 года - 896-й полк уничтожил в воздухе семнадцать немецких самолетов, сам же потерял одну машину, причем летчик благополучно выбросился с парашютом. Разница по сравнению с прежними итогами, как видим, огромная.

Разумеется, после нас командованию 286-й истребительной авиадивизии предстояло продолжить начатое дело. Мы позаботились и об этом. Вернувшись из командировки, разработали и доложили руководству Управления боевой подготовки ряд дополнительных мероприятий, которые следовало бы провести в данном соединении. Генерал Кондратюк одобрил наши предложения и в письменной форме направил их командиру 286-й ИАД с требованием доложить об исполнении.

Должен заметить, что на первых порах не всем это нравилось. Иные командиры высказывались в том духе, что к ним, мол, и без того "идет много бумаг". Пусть, дескать, Главное управление боевой подготовки советует, рекомендует, а не командует. Но это было лишь вначале. В дальнейшем же все на практике убедились в действенности и такой формы помощи. Доклады об исполнении наших указаний стали обычным явлением. Одновременно участились просьбы из войск прислать офицеров Главного управления боевой подготовки для того, чтобы они помогли на месте в чем-то разобраться, что-то организовать.

Помнится и другое. Первоначально, бывало, прилетишь в дивизию или корпус, представишься, как полагается, командиру, а тот, даже не выслушав тебя толком о цели твоей командировки, сразу выпроваживает в полк. Там, мол, работайте, а меня не отвлекайте; перед возвращением в Москву зайдете и доложите,

что увидели и что предприняли. Со временем же все изменилось. Командиры стали встречать инструкторов-летчиков совсем по-иному, всячески содействовать нашей работе, прислушиваться к нашим мнениям, советоваться с нами.

Еще работая в 286-й истребительной авиационной дивизии, мы внимательно присматривались к системе ввода в боевой строй летной молодежи. Присматривались потому, что в разных местах делалось это по-разному и мнения командиров на сей счет тоже были различными. Тогда у нас не хватило времени для досконального изучения этого вопроса, и мы решили заняться им позже. Вскоре такая возможность представилась.

П. И. Песков, М. С. Сапронов, Г. А. Соборнов и я были посланы в 234-ю истребительную авиационную дивизию. Одним из ее полков командовал полковник Л. Л. Шестаков. Мы вместе с ним воевали в Испании. Шестаков сбил там в воздушных боях одиннадцать самолетов противника, за что был награжден орденами Ленина и Красного Знамени. Так же хорошо проявил

он себя и в Отечественную войну: к началу 1943 года уже имел на личном боевом счету более десяти уничтоженных немецких самолетов. Полковника Шестакова всегда отличали вдумчивость и творческий подход к использованию боевых возможностей истребителей. Но еще больше он размышлял над подготовкой летного состава к боевым действиям. Вот с ним-то мы и завели разговор о вводе в строй молодежи. Шестаков, казалось, только и ждал этого.

- Недавно в наш полк прибыла довольно значительная группа молодых летчиков, - начал он. - Мне приказали свести их в одну эскадрилью, а две другие - укомплектовать лишь опытными бойцами. Я, конечно, выполнил приказание, но в целесообразности его очень сомневаюсь.

- Почему же? - допытывались мы. - Другие командиры считают, что создание так называемой "молодежной" эскадрильи позволяет сохранить высокую боеготовность полка в целом. В этом случае основная тяжесть борьбы с противником ложится на эскадрильи, укомплектованные опытными летчиками, а молодые тем временем набираются опыта и постепенно вводятся в боевой строй.

Шестаков покачал головой:

- Не согласен. Молодых летчиков следует равномерно распределять по всем эскадрильям. Пусть они приобретают опыт рядом со старшими товарищами. Это вернее. А создание "молодежной" эскадрильи тем и плохо, что удаляет их от опыта старших и, следовательно, тормозит ввод молодежи в строй. К тому же обстановка может потребовать бросить в бой весь полк, и

тогда "молодежной" эскадрилье не избежать больших потерь...

Несколько дней занимались мы этим вопросом. И не только в полку Шестакова, а и в других частях 234-й дивизии. Чем глубже вникали в детали дела, тем больше убеждались, что Шестаков прав. Окончательные наши выводы поддержали и другие инструкторы-летчики Управления боевой подготовки. Общими силами были разработаны соответствующие указания войскам. Разослал их Главный штаб ВВС.

Тщательный анализ системы ввода в строй молодых летчиков, как это часто случается, вызывал необходимость разобраться и в некоторых, так сказать, смежных вопросах. Командиры фронтовых частей не раз высказывали нам претензии в адрес училищ и запасных авиационных полков. Прибывавшее на фронт летное пополнение было слабо подготовлено к ведению воздушных боев, плохо знало технику и тактику немецкой авиации.

Тот же командир полка Л. Л. Шестаков как-то сказал:

- Вспомните Испанию. Туда мы явились, имея за плечами по двести - триста часов налета, по сорок - шестьдесят стрельб, по шестьдесят - восемьдесят учебных воздушных боев. А сейчас у нашего пополнения все эти показатели сокращены в десять и более раз. Я, конечно, понимаю - не та обстановка. Но крайностей надо избегать и теперь. А то вот прислали ко мне двух летчиков только взлетать да садиться умеют. Как же я пошлю их воевать?..

И вот Управление боевой подготовки направляет своих инструкторов-летчиков сразу в несколько запасных авиационных полков и летных училищ. Н. И. Храмову, П. С. Середе, М. С. Сапронову, А. П. Силантьеву и мне предстояло работать в полку, базировавшемся на так называемый Копай-город. Авиаторы, прошедшие войну, знают, что это такое. За обилие землянок острословы окрестили этим именем один из центров переучивания летного состава.

Силантьев, Середа и я прилетели туда на "яках", Сапронов и Храмов - на "мессершмиттах".

Летать на немецких самолетах, с их прежними опознавательными знаками, было довольно опасно. Наши зенитчики, даже заранее предупрежденные, нередко открывали по ним огонь. Не всегда спасало и то, что "мессершмитт" шел в паре с отечественным самолетом. Но менять опознавательные знаки мы считали нецелесообразным. В учебных воздушных боях летчики гораздо настойчивее атаковали машины с фашистскими крестами. Некоторые в пылу схватки порой забывали, что перед ними условный противник, и пытались применить оружие.

В то время в Копай-городе наряду с другими находились

летчики из авиационной дивизии генерала И. А. Лакеева. Они переучивались на новые истребители. Среди них было много опытных воздушных бойцов. Вместе с ними мы и провели для летной молодежи несколько показательных учебных воздушных боев.

Особенно удался бой между командиром одного из полков этой дивизии Героем Советского Союза Г. Н. Прокопенко и нашим майором М. С. Сапроновым. Первый вылетел на Ла-5, второй - на "мессершмитте". Оба летчика стоили друг друга: отлично владели техникой пилотирования, действовали смело, расчетливо и инициативно. И все же победу одержал Прокопенко. Использовав преимущества отечественного истребителя в вертикальном маневре, он сумел навязать сопернику свою волю, заставил его драться в невыгодных условиях.

Те, кто наблюдали за этим поединком, наглядно убедились, что летчику, хорошо овладевшему Ла-5, всегда можно рассчитывать на победу в воздушном бою с "мессершмиттами". Зрительные впечатления мы постарались подкрепить разъяснениями о сильных и слабых сторонах немецкой истребительной авиации, ее тактике и наиболее эффективных приемах борьбы с ней. Для этого использовались и плановые занятия, и просто товарищеские беседы с молодыми летчиками.

Вникли мы и в повседневный процесс обучения летчиков в запасном полку. При этом выяснилось, что по чьему-то указанию здесь резко сократили учебную программу. Вместо тридцати часов налета, как того требовал курс боевой подготовки истребительной авиации, планировалось всего по двадцать часов на каждого летчика. Примерно половина этого времени отводилась на технику пилотирования. А обучение боевому применению выглядело так: учебных воздушных боев - пять-шесть, стрельб по наземным целям - две-три, по конусу - одна-две. Ясно, что при такой спешке не могло быть и речи о высоком качестве подготовки молодых летных кадров.

Из Копай-города наша группа, теперь уже под руководством самого полковника С. И. Миронова, направилась в длительное турне по училищам. Побывали в Оренбурге, Кустанае, Челябинске, Троицке. Как-то необычно, по-мирному выглядели эти города, особенно в вечернее время и ночью: освещенные улицы, незатемненные окна домов, сверкающие витрины магазинов.

Но и здесь, в тысячах километров от фронта, советские люди ковали победу над врагом.

Знакомясь с учебным процессом, с методикой обучения курсантов, мы и в училищах обнаружили почти ту же картину, с

какой встретились в запасном полку. Так же, как и там, в училищах время расходовалось главным образом на освоение курсантом техники пилотирования самолета и явно недостаточное внимание уделялось боевому применению истребительной авиации. Иначе говоря, будущий летчик не вооружался в должной степени теми знаниями и навыками, которые необходимы ему для борьбы с реальным противником.

Да и обучение пилотированию самолета шло по старинке: предпочтение отдавалось соблюдению "классических" правил. От курсантов строго требовали совмещать на взлете капот самолета с горизонтом, а в полете смотреть за "стрелкой и шариком", координировать развороты по крену и скольжению. Таким образом, у молодого летчика вырабатывалась привычка неотступно следить за приборами и не видеть, что происходит в воздухе, маневрировать плавно, округло. А для противника - это лучшая мишень.

Пришлось долго и упорно растолковывать инструкторам училищ фронтовой опыт. По возвращении же в Москву мы добились введения регулярных стажировок каждого из них в действующей армии. Кроме того, были пересмотрены учебные программы и разработаны конкретные рекомендации по их осуществлению. В результате уже в 1943 году, не говорю о более позднем времени, запасные авиационные полки и летные училища стали гораздо лучше удовлетворять потребности фронта..

В Главное управление боевой подготовки были подобраны исключительно опытные летчики. Именно на этом прежде всего и зиждился высокий авторитет нашего учреждения. И уж если ГУБП высказывало какое-то свое мнение, давало какие-то рекомендации - они воспринимались как должное не только войсками, а и руководством ВВС. Недаром говорится, что власть авторитета иногда сильнее авторитета власти.

Впрочем, в войсках бывало по-всякому. Иные горячие головы, впервые встретившись с представителями Главного управления боевой подготовки, пробовали порой и противиться осуществлению наших рекомендаций. Причем, как это принято в летной среде, высказывались прямо: вы, мол, тыловики, а мы воюем и поэтому лучше знаем, что делать, как бить врага. Убеждать таких приходилось лишь конкретными делами.

Не всегда это удавалось сразу. Помню, работали мы в дивизии дважды Героя Советского Союза генерала С. П. Денисова и натолкнулись на такое вот фронтовое зазнайство одного из командиров полков. Отстаивая свои рекомендации по тактике ведения воздушного боя, инструктор-летчик майор Н. И. Храмов

сам вылетал с его подчиненными на выполнение боевого задания и успешно сбил вражеский самолет. Командир полка, однако, не сдавался:

- Либо самолет сбит нашими, либо это чистая случайность. Тыловик не может драться лучше наших.

Тут уж больно была задета честь Храмова. Его мы все знали как виртуозного пилотажника и отважного воздушного бойца. В битве под Москвой он командовал эскадрильей, на Воронежском фронте - полком. В Главное управление боевой подготовки пришел, имея на личном счету тринадцать сбитых вражеских самолетов.

О высоких летных способностях майора Храмова убедительно свидетельствовал и такой случай. В 1942 году его вместе с другими летчиками и инженерами направили в Архангельск принимать американскую авиационную технику, прибывавшую морем. Когда самолеты собрали, Храмов обратился к своему командиру Герою Советского Союза полковнику Б. А. Смирнову с просьбой разрешить ему тут же облетать истребитель "томагаук". Представитель союзников попытался предостеречь и Храмова, и Смирнова:

- Этого делать нельзя. Нужно много и долго учиться, чтобы вылететь на такой сложной машине.

А Храмов "поколдовал" в кабине самолета всего лишь несколько часов и выполнил на "томагауке", не обладавшем, кстати сказать, большой скоростью и маневренностью, такие фигуры высшего пилотажа, на которые не решались американские летчики.

Несколько опережая события, отмечу, что Н. И. Храмов и в дальнейшем неоднократно демонстрировал свое удивительное летное и бойцовское мастерство. За мужество и отвагу, проявленные в боях, ему присвоено звание Героя Советского Союза. После окончания Великой Отечественной войны он оказался одним из пионеров освоения реактивных самолетов. В августе 1947 года Н. И. Храмов вместе со своими друзьями В. В. Ефремовым и П. Г. Соловьевым впервые показал групповой пилотаж на реактивных самолетах. Потом на одном из воздушных парадов выступил в составе знаменитой пятерки реактивных истребителей, возглавляемой дважды Героем Советского Союза Е. Я. Савицким.

И вдруг такого летчика высокомерно называют тыловиком и даже ставят под сомнение его боевую честность. Мы не без возмущения доложили об этом генералу С. П. Денисову.

- Быть соревнованию! - решил командир дивизии.

Сам боевой летчик, он отлично понимал, что означают для

собрата по профессии подобные упреки и сомнения.

Первым вылетел майор Храмов. Сразу же после взлета он выполнил серию фигур высшего пилотажа: горки, бочки, петли, затем все повторил сначала. И все это на небольшой высоте, на повышенной скорости. Летчики и техники, наблюдавшие за ним с земли, бурно выражали свое искреннее восхищение его мастерством и смелостью. Не стал скрывать своих чувств и соперник Храмова. От вылета он отказался...

Я остановился столь подробно на этом случае не только для того, чтобы как-то отразить одну из особенностей работы представителей Управления боевой подготовки в войсках. Мне хотелось одновременно подчеркнуть и важность здорового соперничества в летной практике, чему, к сожалению, сейчас, в мирных условиях, не везде придается должное значение. А ведь до Отечественной войны в авиации регулярно проводились соревнования и по пилотированию, и по стрельбе, и по бомбометанию. Они служили хорошим стимулом для совершенствования боевой выучки, способствовали распространению передового опыта. Почему же теперь в планах летной работы не часто встречаешь аналогичные мероприятия?

Перебирая в памяти трудовые будни Главного управления боевой подготовки ВВС в годы войны, вспоминаю и такой характерный эпизод.

Н. С. Дрозд, П. И. Песков, М. И. Правдин, А.П.Силантьев, П. С. Кирсанов и я обмениваемся мнениями о только что закончившейся командировке. В нашу рабочую комнату входит полковник С. И. Миронов. В его руках - полосатый телеграфный бланк.

- Послушайте, что сообщает Ткаченко.

Подполковник А. Г. Ткаченко, наш коллега, инструктор-летчик, находился в это время в 1-й воздушной армии.

- Он считает, - продолжал Миронов, - что в изданных армией руководящих документах по боевому использованию авиации есть серьезные ошибки. Прошу разобраться...

В телеграмме были названы три документа: Указания по боевому использованию истребительной авиации, Программа боевой подготовки летчика-истребителя и Курс обучения истребителей групповому воздушному бою. Звоним в библиотеку управления:

- Есть такие разработки?

- Только что поступили.

Берем их, углубляемся в чтение. И сразу же убеждаемся, что Ткаченко прав. Там не чувствуется духа времени и имеются явные расхождения с требованиями командования ВВС.

Нет необходимости перечислять здесь все недостатки этих изданий - едва ли интересно читателям вникать в суть специальных терминов, формулировок и рекомендаций, ныне уже устаревших. Скажу о главном: летчики-истребители фактически ориентировались не на наступательные, а на оборонительные действия. И это в 1943 году, когда вражеская авиация неумолимо теряла былое превосходство над советской авиацией, когда отечественная авиационная промышленность наращивала выпуск первоклассных машин, когда советские летчики приобрели солидный боевой опыт!

Взять хотя бы боевые порядки, в которых, пожалуй, как ни в чем другом, наглядно проявляются способы применения истребительной авиации. Названные издания исходили здесь из принципа осмотрительности, отражения внезапных атак противника с хвоста и отнюдь не ориентировали на активный поиск врага, на ведение наступательного боя. Скажем, для звена истребителей рекомендовался такой боевой порядок: все четыре самолета идут на одной линии и на одной высоте, интервал между ними - триста метров, командир звена - в середине. Маневрирование предлагалось осуществлять одновременным поворотом всех самолетов, захождением "плечом". Команды для маневра подразделялись на предварительные ("Налево!", "Направо!") и исполнительные ("Марш!").

Для нас, уже многократно изведавших все превратности современного воздушного боя, было совершенно очевидно, что, действуя так, звено окажется беспомощным. Сложность маневрирования не обеспечит ему выгодного положения для атаки. Отсутствие взаимодействия между парами и внутри них неизбежно приведет к тому, что при встрече с противником строй рассыплется и каждый летчик станет действовать обособленно. А излишние команды по радио будут лишь засорять эфир и отвлекать внимание от боевой работы. Все это годится для воздушного парада, но отнюдь не для боя.

Свое мнение мы доложили руководству управления. И тотчас же в 1-ю воздушную армию последовало распоряжение: Указания по боевому использованию истребительной авиации изъять из употребления, а Программу и Курс подготовки летного состава основательно переделать.

В это время штаб ВВС, не без участия офицеров нашего управления, уже заканчивал разработку своих основополагающих документов: Руководства по боевым действиям истребительной авиации и Курса боевой подготовки истребительной авиации. Появление их в войсках сыграло заметную роль в повышении эффективности воздушных боев и улучшении обучения летного

состава.

Большие работы проводились на аэродроме нашего тренировочного полка. Именно здесь нами отрабатывалась тактика борьбы с немецкой авиацией и осваивалось боевое применение новых самолетов, поступавших на вооружение. Нередко сюда приглашались и представители с фронта, из запасных полков, из летных училищ. Чаще всего это делалось, когда возникала настоятельная необходимость рассеять какие-то их заблуждения, что-то показать им с наибольшей наглядностью. Например, в начале мая 1943 года они имели возможность наблюдать у нас показные полеты, на которых проверялась эффективность борьбы штурмовиков Ил-2 с атакующими истребителями.

Идея такого эксперимента зародилась несколькими месяцами раньше. А навеяли ее сами фронтовики. При поездках в войска представители Главного управления боевой подготовки неоднократно слышали разговоры о том, что Ил-2 якобы не способен эффективно обороняться от истребителей и что, мол, необходимо принять в связи с этим какие-то меры.

К мнению фронтовиков мы всегда прислушивались очень внимательно. Так было и на сей раз. В штурмовые части выехали наши офицеры для детального изучения вопроса. Они собрали обширный материал, обобщили опыт передовых полков и пришли к выводу, что Ил-2 может не только успешно обороняться, но и вести активную борьбу с истребителями противника, используя мощь своего лобового оружия. Показные полеты должны были наглядно подтвердить эти выводы.

Из инструкторов-летчиков штурмовой авиации в них участвовали И. Г. Выдрач, В. А. Мамошин, В. И. Туровцев, А. В. Кульбин и другие. От нас - истребителей А. Г. Ткаченко, М. С. Сапронов, П. С. Кирсанов, П. И. Песков, А. П. Силантьев, Г. А. Соборнов и я. На всех самолетах были поставлены фотоконтрольные приборы, фиксировавшие результаты учебного боя - кто кого "сбил" первым.

Группы Ил-2 в составе четырех, шести и восьми самолетов осуществляли штурмовку аэродрома. Истребители парами и звеньями атаковали их. Стоило нам приблизиться, как "илы" образовывали круг и надежно защищали один другого, особенно с задней полусферы. Атаковать же их спереди - безнадежное дело: штурмовик значительно превосходил все тогдашние истребители в мощи огня из лобового оружия... Да и при "ножницах", когда Ил-2 меняют курсы полета, тоже можно оказаться в зоне интенсивного огня. Удачно использовалась штурмовиками и спираль, напоминающая снижающийся круг: в конце концов этот

маневр приводил к тому, что Ил-2 отрывались от истребителей, маскируясь на бреющем полете фоном местности.

Пленки фотопулеметов очень наглядно отразили результаты нашей борьбы. При проявлении их обнаружилось, что штурмовики "сбивали" нас, истребителей, гораздо чаще, чем мы их. С искренним удивлением рассматривал я на пленке силуэт своего самолета, на котором лежало перекрестие прицела штурмовика. Да и по времени атаки экипаж Ил-2 опередил меня. Невольно вспомнился давнишний фронтовой случай, когда на моих глазах "мессершмитт", оказавшийся в зоне огня лобовых пушек нашего штурмовика, буквально развалился в воздухе. А ведь Ил-2 кроме пушек мог использовать и реактивные снаряды...

Несколько позже, в июне, офицерам Главного управления боевой подготовки пришлось также скрупулезно заниматься поисками путей для повышения эффективности перехвата воздушных целей, совершенствованием системы наведения истребителей. К тому времени в авиации уже имелась довольно широкая сеть командных пунктов - основных и запасных, а также пунктов наведения, выдвинутых к линии фронта. Значение их все более возрастало. Но не было еще единого мнения о роли КП и ПН в управлении истребителями. Одни авиационные командиры считали, что теперь не только можно, а и необходимо руководить боевыми действиями истребителей главным образом с земли. Другие утверждали, что руководить боем всегда должен командир, возглавляющий группу в воздухе; с наземного пункта необходимо лишь информировать его о воздушной обстановке и наводить на цели.

Офицерам Главного управления боевой подготовки поставили задачу: разобраться в этом споре, прийти к каким-то совершенно определенным выводам и выработать соответствующий руководящий документ. Так впоследствии родилась Инструкция по обнаружению самолетов противника и наведению своих истребителей по радио. В ней недвусмысленно подчеркивалось, что с земли следует осуществлять лишь наведение истребителей на воздушного противника, а руководить боем по-прежнему обязан командир, вылетевший вместе с группой.

При разработке инструкции возник вопрос: как увеличить дальность обнаружения и наведения истребителей? Наши наземные пункты могли следить за воздушной обстановкой в лучшем случае над линией фронта, а то, что происходило в тылу противника, было для них неведомо. И здесь впервые родилась мысль использовать на КП и ПН радиолокационные станции, которые в то время находились в основном в системе

противовоздушной обороны.

В процессе работы над книгой я обнаружил в архиве докладную записку Д. Ф. Кондратюка на имя командующего ВВС от 11 июня 1943 года. Начальник Главного управления боевой подготовки доказывал в ней, насколько необходимо оснащение каждой воздушной армии одной-двумя радиолокационными станциями типа "Редут". Там воспроизведены все наши доводы в пользу того, что эти станции позволят значительно расширить возможности истребителей по перехвату самолетов противника, сократить наряд сил авиации для непосредственного прикрытия с воздуха боевых порядков наземных войск, сэкономить моторесурсы и горючее.

Прочел я записку и поймал себя на том, что улыбаюсь ей, как старому фронтовому приятелю. Так мне близко все, о чем говорится в ней! И ведь цель была достигнута: спустя некоторое время радиолокационные станции "Редут" поступили на вооружение сначала воздушных армий, а затем авиационных корпусов и дивизий.

"Редут" размещался на автомашине и имел вращающуюся антенну. Дальность действия сто - сто двадцать километров. Станция выдавала две координаты обнаруженных целей - дальность и азимут. Ряд последовательных засечек цели позволял определить курс и скорость, а характер импульсов на экране приблизительный состав группы противника. Высоту полета самолетов "Редут" не определял. Но при всем техническом несовершенстве этого локатора появление его на авиационных КП и ПН было большим шагом вперед.

Незадолго до начала знаменитой битвы на Курской дуге мне опять довелось встретиться с командиром 283-й истребительной авиационной дивизии генералом С. П. Денисовым. Дивизия его входила тогда в состав смешанного авиационного корпуса и в основном обеспечивала боевые действия двух других дивизий штурмовых. С. П. Денисов, разносторонне подготовленный, творческого склада командир, как-то заметил по этому поводу:

- Очень уж однообразная у нас работа. Только и знаем - сопровождать штурмовиков. Летчики привыкают к ведению лишь оборонительных боев и теряют качества активного воздушного бойца. А какие же они после этого истребители? На мой взгляд, настало время отказаться от смешанных авиационных корпусов. Надо иметь однородные корпуса, как в резервах Ставки Верховного Главнокомандования.

Интересная мысль! Мы и сами в какой-то мере уже чувствовали, что организация, принятая во фронтовой авиации, несколько устарела. Но эти наши смутные еще догадки не

подкреплялись такой неоспоримой аргументацией. Теперь же, как говорится, все вставало на свои места. Особенно после того, как мы сами - я, Н. И. Храмов, А. П. Силантьев и П. С. Кирсанов, несколько раз слетали вместе с истребителями 283-й дивизии на боевые задания по сопровождению штурмовиков. От нас последовал мотивированный доклад о целесообразности упразднения смешанных авиационных соединений. Конечно, я бы погрешил против истины, если бы отважился утверждать, будто мы выступили в данном случае в роли первооткрывателей. Подобные предложения вносились, по-видимому, многими авиационными командирами. Но смею льстить себя надеждой, что, когда принималось окончательное решение о новой организации ВВС, наш голос тоже был принят во внимание.

Изучение положения дел в частях 283-й дивизии, которая воевала в общем-то хорошо, позволило нам поставить и еще ряд важных вопросов. Остановлюсь на некоторых из них.

Сопровождая Ил-2, истребители держали относительно небольшую скорость - до трехсот километров в час - и находились либо в боевых порядках штурмовиков, либо на незначительном расстоянии от них. Этим пользовались немецкие летчики. Они на предельных скоростях внезапно атаковали наши самолеты, в том числе истребители, и нередко добивались успеха. Не всегда тактически грамотными были действия самолетов прикрытия при нанесении штурмовиками ударов по наземным целям: в то время как "илы" пикируют, истребители остаются на прежней высоте и "мессершмитты" почти безнаказанно действуют у самой земли.

Мы спросили командира истребительного полка:

- Почему летчики держат небольшие скорости не только при сопровождении штурмовиков, а и при патрулировании над полем боя?

Ответ оказался несколько неожиданным:

- Рады бы ходить на максимальных, да запрещается.

- Кто запрещает?

Командир полка сослался на приказ НКО, изданный в марте 1942 года. Действительно, этот приказ обязывал летчиков-истребителей патрулировать над полем боя на экономичных скоростях. Я не знаю, чем руководствовались, когда давали такую рекомендацию. Ведь немецкие истребители приходили в район боевых действий на максимальной скорости, и, значит, наши летчики вынуждены были начинать бой в менее выгодном положении. Видимо, в начале 1942 года имелись какие-то причины для издания такого приказа (может быть - нехватка авиабензина), но к лету 1943 года он явно устарел. По предложению руководства Главного управления боевой

подготовки в приказ были внесены соответствующие коррективы.

Тогда же группа летчиков обратилась к майору Н. И. Храмову с просьбой позаботиться об уточнениях порядка подтверждения сбитых вражеских самолетов. Соответствующий приказ обязывал подтверждать уничтожение каждого вражеского самолета системой наведения, командованием наземных войск и фотоснимком.

- А как быть, если самолет сбит над территорией, занятой врагом? - резонно спрашивали летчики.

Попробуй ответь! Ведь тогда на наших истребителях фотоконтрольные приборы не устанавливались. А между тем, в отличие от прежних лет, истребительная авиация стала довольно активно действовать по ту сторону фронта.

Все сошлись на том, что право подтверждать уничтожение вражеского самолета надо предоставить самим участникам воздушного боя, которые оказались непосредственными свидетелями свершившегося факта.

На первый взгляд может показаться, что не такой уж это значительный вопрос. Однако тогда он имел большую актуальность. Действовавший до тех пор приказ по настоянию Главного управления боевой подготовки был дополнен еще одним пунктом, и последовало предложение об установке на истребителях фотопулеметов.

А в самой 283-й дивизии на занятиях с летным составом и многочисленных разборах боевых вылетов мы особенно приналегли на необходимость осмотрительности в воздухе. И тоже, конечно, не без причин. Однообразие решаемых дивизией задач (сопровождение штурмовиков) в некоторой степени расхолаживало летчиков, снижало их бдительность. Бывали случаи, когда у ведущего сбивали ведомого, а он этого даже не замечал.

Летние месяцы 1943 года по справедливости можно считать периодом, когда закладывались прочные основы взаимодействия не только в боевых порядках истребителей, но и между всеми родами авиации. Массовое поступление на фронт новых самолетов, широкое внедрение радиосвязи, приход к руководству авиационными частями и подразделениями молодых командных кадров - все это накладывало определенный отпечаток на работу по дальнейшему совершенствованию боевого использования военно-воздушных сил. А потому умение найти росток нового, оценить и обобщить передовой опыт, решительно отбросить старое, отжившее приобретало особое значение в практической деятельности Главного управления боевой подготовки в целом и его представителей на местах. Хорошо помню командировку в

288-ю истребительную авиадивизию, которой командовал тогда Герой Советского Союза полковник Б. А. Смирнов - мой соратник по Испании. Борис Александрович много и плодотворно занимался улучшением взаимодействия истребителей с бомбардировщиками и штурмовиками. Находясь на его командном пункте, мы заметили двух офицеров, к которым полковник Смирнов обращался довольно часто. При этом по самой манере обращения да и по характеру вопросов нетрудно было определить, что офицеры те не его.

- Кто такие? - спросили мы командира дивизии.

- Представители от бомбардировщиков и штурмовиков, - ответил он. - Сегодня два наших полка их сопровождают.

- Воздушная армия прислала?

- Зачем же? - удивился Смирнов. - Сами договариваемся, полюбовно. И наши на их КП есть. От этого и нам, и им большая польза.

Командир дивизии постарался конкретизировать свое утверждение.

- Раньше ведь как бывало? Нам поставят задачу сопровождать, допустим, бомбардировщиков, а мы ничего о них толком не знаем. Ни их целей, ни их боевых порядков, ни высот и скоростей полета, ни даже порой времени прихода к нам. Летчикам-истребителям нередко приходилось подолгу сидеть в кабинах, поджидая появления тех, кого они должны сопровождать на боевое задание. А теперь совсем иное дело: мы все знаем друг о друге...

Это полезное новшество сразу было взято нами "на вооружение", и в дальнейшем Главное управление боевой подготовки постаралось сделать все для того, чтобы внедрить его в практику других авиационных соединений.

А к началу наступления советских войск на Курской дуге я оказался в истребительном полку, которым командовал подполковник В. В. Пузейкин. С ним мы не виделись почти два года. По понятиям мирного времени - срок небольшой. Но на войне два года - это, можно сказать, эпоха. Сколько изменений произошло в авиации! И конечно, мы не могли не радоваться им. Лучше стали самолеты, мощнее их вооружение, надежнее средства связи, совершеннее управление боем. И люди изменились тоже к лучшему: накопили опыт борьбы с противником, прониклись еще большей уверенностью в нашу победу, в свои силы.

Во всем этом я лишний раз убедился, когда пришлось вместе с летчиками пузейкинского полка сопровождать группу наших бомбардировщиков и штурмовиков, наносивших удар по

вражескому аэродрому. Выполнению задания ничто не могло помешать: ни немецкие истребители, ни интенсивный огонь зенитной артиллерии врага. На обратном пути я нажал кнопку радиопередатчика и сказал Пузейкину:

- Вот бы так летать в сорок первом!

- Дальше не то будет! - ответил он.

В Курской битве советская авиация окончательно завоевала стратегическое господство в воздухе и уже не выпустила его из своих рук до конца войны.

* * *

Проходя службу в Главном управлении боевой подготовки, я внимательно присматривался к работе авиационных командиров в войсках. Меня не покидала надежда рано или поздно перевестись на командную должность, где мне, безусловно, пригодится опыт других. А переменить место службы хотелось вовсе не потому, что работа инструктора-летчика казалась неинтересной. Нет, она нравилась мне, была динамичной и очень ответственной. Но кто в войну не стремился на войсковую работу, кто из нас в молодости не считал, что единственное настоящее место для него - только в строю. О своих намерениях я не раз говорил и полковнику Миронову, и генералу Кондратюку, но они не очень-то реагировали на это.

На протяжении всего 1943 года фронтовая авиация остро нуждалась в инструкторах-летчиках Главного управления боевой подготовки. Лишь в дальнейшем, когда наши командные и летные кадры приобрели солидный боевой опыт и хорошо освоили новую технику, эта категория работников стала утрачивать свое значение. Уже в феврале 1944 года я почувствовал, что обстановка вполне благоприятствует перемене мною места службы, и подал рапорт. Просьбу мою удовлетворили: я был назначен командиром 32-го гвардейского истребительного авиационного полка. Того самого полка (раньше он носил номер 434), с которым мне довелось воевать под Сталинградом.

Полк входил в состав 3-й гвардейской истребительной дивизии 1-го гвардейского истребительного корпуса резерва Ставки Верховного Главнокомандования. В оперативном отношении корпус этот был подчинен командующему 3-й воздушной армией 1-го Прибалтийского фронта.

Дивизией нашей командовал генерал-майор авиации В. П. Ухов. Он тоже участвовал в борьбе испанского народа против франкистов и итало-немецких интервентов, а в самые последние годы перед Великой Отечественной войной возглавлял курсы высшего пилотажа, затем - летное училище. Своим откровенным

характером, неизменной веселостью и остроумием В. П. Ухов буквально с первых минут знакомства располагал к себе каждого.

Повезло мне и в отношении командира корпуса. На этом посту я встретил генерал-лейтенанта авиации Е. М. Белецкого, под началом которого служил еще в 1938 году, сразу же по возвращении из Испании. Тогда он командовал истребительной авиационной бригадой. С лета 1941 года Е. М. Белецкий командующий авиацией 19-й армии Западного фронта, с весны 1942 года - командир авиационного корпуса. Я неоднократно имел с ним дело, работая в инспекции ВВС, в Главном управлении боевой подготовки, и всегда чувствовал при этом доброе отношение ко мне. Генерал Белецкий был внимателен к нашим предложениям, энергично поддерживал все новое, передовое, что рождалось в других частях.

32-й полк базировался в восьми - десяти километрах от линии фронта. Взлетно-посадочная полоса проходила по деревенским огородам, а самолетные стоянки были в самой деревне, между домами и сараями.

Меня не могло не радовать, что почти все летчики здесь имели большой опыт. Среди них оказалось десять Героев Советского Союза: В. А. Луцкий, А. С. Макаров, В. И. Гаранин, А. П. Шишкин, В. А. Савельев, В. А. Орехов, А. Я. Баклан, А. И. Марков, М. А. Гарам, С. Ф. Долгушин. Всех их знал еще по Сталинграду. Боевую работу летчиков надежно обеспечивал инженерно-технический состав, по-прежнему возглавляемый А. П. Марковым. Полк был вооружен истребителями Ла-5, обладавшими достаточно высокими в то время тактико-техническими данными.

Понравился мне заместитель по политической части майор П. Ф. Соловей молодой, но эрудированный и энергичный политработник. Он неплохо летал, умел работать с людьми, вдумчиво сочетая высокую требовательность с душевностью и заботой о подчиненных.

Доволен я остался и своим заместителем по летной подготовке Героем Советского Союза майором В. А. Луцким. Я помнил, каким он пришел в этот полк под Сталинградом. Но к февралю 1944 года это был уже настоящий ас, сумевший уничтожить в боях более десяти вражеских самолетов.

Старше всех нас по возрасту оказался начальник штаба подполковник Л. Я. Пинский. Умудренный жизнью, он обладал незаурядной способностью предвидеть события и своевременно принимать необходимые меры.

Должность штурмана полка занимал Герой Советского Союза майор В. И. Гаранин. К любому делу он подходил с какой-то

своей особой, я бы сказал, творческой меркой. Первый вражеский самолет Гаранин сбил 25 июня 1941 года, а к началу 1944-го его боевой счет вырос уже до тринадцати уничтоженных самолетов.

Эскадрильи возглавляли Герои Советского Союза майоры В. А. Савельев, В. А. Орехов и А. П. Шишкин. Каждый из них тоже имел свою изюминку. Савельев отличался упорством, высокими бойцовскими качествами, не отказывался от разумного риска в бою. Орехов обладал редким талантом воздушного разведчика, его хорошо знали даже в наземных войсках. Шишкин являлся мастером организации внезапных атак в составе небольшой группы истребителей. А в итоге у каждого было на личном счету по нескольку сот

боевых вылетов, по десятку и более уничтоженных немецких самолетов.

Короче говоря, руководящий состав в полку подобрался очень хороший, что, конечно, не могло не сказаться положительно на всей последующей нашей совместной работе.

Выше я уже касался некоторых особенностей боевой деятельности авиационного командира. Рискуя, быть может, несколько повториться, хочу, к слову, подчеркнуть и здесь, что в отличие, скажем, от общевойскового командира ему зачастую приходится не только руководить боем, но и выполнять обязанности рядового бойца. Даже если он командует полком, дивизией, корпусом. В воздушном бою нередко возникают ситуации, когда командир, не теряя управления действиями подчиненных, сам обязан атаковать противника или лично обороняться от него. И к тому и к другому надо быть готовым всегда. Поэтому-то на командные должности в авиации и назначаются люди, обладающие не одними лишь организаторскими способностями, а и высоким летным мастерством, отменными бойцовскими качествами. И пожалуй, это одинаково важно как в военное, так и в мирное время.

...Выдвижение нашего полка почти вплотную к линии фронта накладывало определенный отпечаток на всю его жизнь и характер боевой деятельности. Мы должны были держать значительные силы истребителей в готовности к немедленному вылету, если над боевыми порядками наземных войск появятся вражеские самолеты. Отсюда - повышенная потребность в быстром получении сведений о противнике, в хорошо налаженной системе оповещения и связи, в четком управлении. Последнее осуществлялось с выносного пункта управления корпуса (ВПУ), с полкового командного пункта и пункта наведения. При этом использовалась приданная полку радиолокационная станция "Редут". Она располагалась в

двенадцати - пятнадцати километрах от линии фронта. А ВПУ и пункт наведения находились в четырех шести километрах от передовой. Между ВПУ, КП полка и "Редутом" поддерживалась устойчивая связь и по радио и по проводам. Одновременно полковой командный пункт был связан телефоном с дежурными истребителями, находящимися на аэродроме в стартовой готовности. Телефон подключался прямо к наушникам в шлемофоне летчика.

Важную роль в управлении играли, разумеется, начальник штаба и штурман полка. Первый отвечал за четкость работы всего КП и обеспечивал своевременный вылет истребителей из положения дежурства на аэродроме в готовности номер один. Второй сразу после взлета каждой группы сообщал ей курс и заданную высоту, а затем уже передавал ее на попечение корпусного ВПУ.

Однажды совершенно неожиданно на нашем КП появился начальник штаба 3-й воздушной армии генерал-майор авиации Н. П. Дагаев. Без всяких предисловий объявил:

- Хочу посмотреть, как используете "Редут". В корпусе мне сказали, что управление у вас организовано хорошо.

Я доложил генералу о расстановке средств управления, о прохождении информации от расчета радиолокационной станции "Редут" до командира дежурного звена, о системе целеуказания и наведения.

- А как в полку организовано взаимодействие с зенитной артиллерией? поинтересовался он.

Этим вопросом я был застигнут врасплох. Вспомнил, что недавно из штаба воздушной армии пришла на сей счет директива, но в суматохе дел мы не успели даже изучить ее. Сочли, что она касается лишь командиров дивизии и корпуса. К моему удивлению, Н. П. Дагаев вместо упрека дал мне несколько практических советов по работе с руководящими документами, пересказал содержание директивы и терпеливо растолковал, как выполнить ее. Базирование полка вблизи линии фронта увеличивало возможность внезапных ударов вражеской авиации по аэродрому. Вероятнее всего, это могло случиться ночью, в утренние и вечерние сумерки. Поэтому Николай Павлович посоветовал наряду с заботами о надежном зенитном прикрытии организовать в начале и конце дня (ночью мы не летали) патрулирование над аэродромом наиболее опытных летчиков.

В дальнейшем мне не раз приходилось встречаться с начальником штаба воздушной армии, и всегда он восхищал меня глубиной своих знаний, умением выделить главное среди множества повседневных наших забот, а в особенности

тактичностью в отношениях с подчиненными. Н. П. Дагаев и сейчас служит в кадрах Вооруженных Сил. Теперь он - генерал-полковник авиации.

* * *

Конец февраля - преддверие утра года. Появились первые признаки весны: стихли метели и снегопады, поредела облачность. Но морозы еще крепки, полевые аэродромы - в отличном состоянии. Немецкая авиация заметно повысила активность.

Активизировали свои действия и мы. Полк по нескольку раз в день вылетал на боевые задания.

В один из таких вылетов восьмерка Ла-5, возглавляемая майором В. А. Ореховым, патрулировала в районе озер Зароповского и Лосвида. С пункта наведения ей сообщили, что к линии фронта приближается большая группа вражеских самолетов. Майор Орехов приказал своим летчикам занять разомкнутый боевой порядок и следовать за ним в указанный район.

Через несколько минут они обнаружили около двадцати пяти бомбардировщиков "хейнкель", идущих клином под прикрытием шести истребителей "Фокке-Вульф-190". Решение у Орехова созрело мгновенно,

- Долгушин, бери "фоккеров", - скомандовал он по радио. - Я атакую бомбардировщиков.

Долгушин повел свою четверку навстречу истребителям прикрытия, находившимся несколько в стороне, в плотном боевом порядке. Четверка же Орехова, имея преимущество в высоте, пикировала на "хейнкелей". Те встретили наших летчиков беспорядочным огнем: очень уж стремительной была атака. От точных пушечных очередей майора В. А. Орехова и младшего лейтенанта С. А. Романова загорелись, а затем врезались в землю флагманский корабль и еще один, находившийся рядом с ним. Остальные, освобождаясь от бомбового груза, стали разворачиваться и со снижением уходить на запад. За ними поспешили и "фокке-вульфы", не принявшие боя с Долгушиным. Преследовать их не имело смысла - в баках наших истребителей мало осталось горючего. Главное же было сделано: намерение противника нанести удар по наземным войскам удалось сорвать. И Орехов повел свою восьмерку на аэродром.

Так же удачно летчики 32-го гвардейского полка перехватили еще несколько групп вражеских самолетов. Но затем все пошло, как говорится, наперекос. Немцы бомбят наши наземные войска, мы поднимаем истребители, а противника не встречаем - его и след простыл. Это повторяется несколько раз подряд. Из штаба

дивизии, из корпуса один за другим следуют запросы: "Как случилось?", "Почему упустили?" Старшие начальники не скрывают недовольства нами. А мы ничего не можем сделать.

Наверняка противник что-то придумал. Но что? Как он ухитряется появляться над наземными войсками, когда наших истребителей в данном районе нет? И почему мы не успеваем перехватить его хотя бы на обратном курсе?

- А что, если послать кого-нибудь из летчиков на передовой пункт наведения? - предложил заместитель по политчасти майор Соловей. - Например, Гаранина. У него глаз острый. Пусть понаблюдает за немцами...

Дельное предложение! Я принял его безоговорочно.

Возвратившись с передовой, майор Гаранин сообщил о некоторой цикличности в действиях противника. Оказывается, как только патрульные группы наших истребителей покинут заданный район, здесь сразу же и появляются вражеские самолеты. Они с ходу наносят бомбовый удар и быстро убираются восвояси. Очередной наш воздушный патруль их уже не застает.

- Мне кажется, - сказал майор Гаранин, - что где-то у линии фронта немцы просто выжидают смены наших истребителей.

Советуемся, что предпринять, и вырабатываем такой план: когда отдежурившая группа истребителей только собирается покидать свой район патрулирования, на смену ей уже вылетает другая, придерживаясь значительно меньшей высоты. Если предположения Гаранина подтвердятся, надо послать группу истребителей и для перехвата противника за линией фронта.

На следующий день первой вылетела шестерка Ла-5 во главе с майором В. А. Савельевым. Она не встретила противника, и, когда пришло время возвращаться на аэродром, ведущий предварительно уведомил нас об этом по радио. Мы тут же выслали к линии фронта группу майора А. П. Шишкина. Через несколько минут там же появились "юнкерсы". Внезапная атака, и три из них сбиты. Остальные ушли.

Следовательно, бомбардировщики противника действительно выжидают удобный момент где-то неподалеку от линии фронта. Но где и каким образом? Скорее всего - в воздухе, так как наши разведчики взлетно-посадочных площадок в прифронтовой полосе не обнаруживали.

Сам собой напрашивался вывод - надо уничтожать группу вражеской авиации в выжидательном районе. Условия для атаки, видимо, будут благоприятными: немецкие самолеты наверняка не выдерживают боевого порядка и летают на небольшой скорости.

Задачу эту я взял на себя. Вместе со мной вылетели В. А. Луцкий, А. С. Макаров и Ю. Я. Келейников. Все они были не

только опытными воздушными бойцами, но и хорошими разведчиками. Главная наша цель -- выявить выжидательные районы вражеских самолетов и, если сложится благоприятная обстановка, атаковать их.

Углубились за линию фронта километров на сорок - пятьдесят и стали ходить параллельно передовой с повышенной скоростью, на малой высоте. Истекли десять, пятнадцать минут. Противника нет. Я уже подумал о возвращении на свой аэродром, как вдруг майор Луцкий доложил, что видит скопление самолетов. С набором высоты спешим туда. Под нами два десятка "юнкерсов" неторопливо ходят по кругу. Истребителей прикрытия не видно. Я решаю немедленно атаковать. Заходим с запада - пусть немцы думают, что это их истребители сопровождения.

Энергичный разворот, и мы всем звеном обрушиваемся на противника. Два "юнкерса", объятые пламенем, вываливаются из круга. Остальные, нарушая строй, бросаются в разные стороны. Мы используем их замешательство и сбиваем еще два самолета.,

- С запада подходит группа "фоккеров",- слышу в наушниках голос Макарова.

- Уходим домой со снижением! - передаю я, предварительно взглянув на бензиномер. Горючего маловато, чтобы тягаться с "фокке-вульфами".

Вернувшись с задания, я доложил по телефону командиру дивизии о разгаданном нами тактическом приеме врага. Генерал Ухов потребовал подробного письменного донесения.

Через несколько дней не только мы сами, а и летчики всей дивизии, всего корпуса стали гораздо результативнее вести борьбу с немецкой бомбардировочной авиацией.

Решались нами и другие задачи: уничтожение аэростатов противника, ведение воздушной разведки.

Казалось бы, чего сложного - обнаружить и сбить аэростат-корректировщик. Он не самолет: уйти не может и огневого противодействия оказать не способен. Но, как показала практика, этот орешек не так-то легко раскусить.

Помню, позвонили мне из штаба дивизии и приказали уничтожить аэростат, парализовавший работу транспорта в ближайшем тылу наших наземных войск. Малейшее движение на дороге, и сразу же следует точный артиллерийский налет. А ведь фронт надо бесперебойно снабжать всем необходимым...

Поначалу я недооценил трудностей поставленной задачи (аэростат был виден даже с аэродрома) и выделил двух не особенно опытных летчиков. Пусть, мол, потренируются. Они вернулись и доложили, что аэростата не нашли. Я удивился, пристыдил их:

- Как же так не нашли? Вон он перед нашими глазами!

Летчики только пожимали плечами: при взлете они тоже видели его, а когда подошли к линии фронта, аэростат словно испарился.

Пришлось поднять в воздух новую пару с майором Луцким во главе. Но и та вернулась ни с чем, если не считать пробоин на самолетах. Оказывается, немцы, обнаружив с помощью радиолокаторов приближение наших истребителей, быстро спускали аэростат и маскировали его. Луцкий, однако, уследил за этим, пытался снизиться и на земле расстрелять цель, но сам

напоролся на интенсивный огонь вражеских зенитчиков.

И все же мы нашли способ борьбы с вражескими аэростатами. Пара истребителей подходила к цели на малой высоте (радиолокаторы их не засекали), энергично выполняла горку и атаковала аэростат сверху, как неподвижную наземную цель. Счет уничтоженных аэростатов стал быстро расти, и в конце концов противник вынужден был совсем отказаться от использования их на нашем участке фронта...

* * *

Ведение воздушной разведки - тоже не легкое дело. Длительный полет над вражеской территорией одного-двух самолетов всегда опасен: можно встретить истребителей противника, попасть в зону зенитного огня, даже заблудиться, поскольку местность зачастую незнакомая. Особенно трудно приходилось при фотографировании: аппарат включался обычно на малой высоте, где огонь немецких "эрликонов" бывал довольно точен. Потому-то на разведывательные задания посылались только очень опытные летчики, обладавшие к тому же острым зрением, наблюдательностью и цепкой памятью. Не каждый хороший летчик способен стать хорошим разведчиком.

У нас в полку лучше всех других вел воздушную разведку майор В. А. Орехов. Немногим уступали ему лейтенанты В. С. Титов и Е. В. Михайлов. Их-то мы чаще всего и посылали на разведывательные задания.

И вот случилась беда. В хмурый мартовский день эта пара вылетела на разведку аэродрома противника. Пересекли линию фронта, развернулись и с запада прошли над вражеским аэродромом. Он оказался битком набитым самолетами. Надо было немедленно сообщить об этом командованию, и летчики решили возвращаться домой кратчайшим маршрутом. Между тем погода неожиданно ухудшилась: повалил мокрый снег, видимость резко снизилась. Ориентироваться стало трудно. Пришлось выбираться на станцию Идрица, чтобы оттуда продолжать полет вдоль железной дороги.

Над станцией летчиков обстреляла немецкая зенитная батарея. Самолет Михайлова загорелся. Что делать? Выбрасываться с парашютом? Но тогда плен... Мужественный летчик направил свой пылающий Ла-5 в скопление железнодорожных эшелонов. Над станцией взметнулся огромный султан дыма и огня...

Так геройски погиб Евгений Михайлов. В нашем полку он служил недолго, но успел сбить четыре самолета противника, за что был награжден орденом Красного Знамени и орденом Отечественной войны. А за свой последний подвиг лейтенант Михайлов Евгений Витальевич удостоился высокого звания Героя Советского Союза. Его имя навечно занесено в списки полка и присвоено школе, в которой он учился.

На всю жизнь я запомнил этого стройного двадцатитрехлетнего юношу с выразительными серыми глазами и вихрастой шевелюрой. Не могу забыть и той клятвы, которую дали мы - его боевые друзья, провожая Женю в последний путь: беспощадно уничтожать фашистскую нечисть.

Характерной особенностью воздушной обстановки на нашем участке фронта в марте 1944 года были массированные налеты вражеских бомбардировщиков под прикрытием истребителей. Состав бомбардировочных групп колебался в пределах двадцати - тридцати самолетов. Истребительная же авиация немцев основное свое внимание сосредоточила тогда на борьбе с нашими штурмовиками.

"Илы" своими мощными и точными ударами очень досаждали врагу. И тот, казалось, нашел ключик к успешной борьбе с ними. Немецкие истребители стали дежурить на высотах пятьдесят - сто пятьдесят метров, маскируясь фоном местности, и атаковать штурмовиков на пикировании или при выходе из него. Мы, однако, быстро разгадали этот прием и противопоста- вили ему свой оригинальный маневр: наши Ла-5 стали переходить в пике вместе со штурмовиками. Вражеские истребители при этом либо тут же уничтожались, либо вынуждены были покидать район.

А в общем март оказался для нас напряженным месяцем. Большинство вылетов заканчивалось воздушными боями, как правило, победоносными. Так, 7 марта четверка Ла-5, возглавляемая старшим лейтенантом Келейниковым, встретила двадцать Ю-87 в сопровождении четырех "фокке-вульфов". В завязавшемся бою два немецких бомбардировщика были уничтожены, остальные разогнаны. 15 марта группа истребителей под командованием майора Шишкина атаковала восемнадцать "юнкерсов" и трех из них уничтожила. 18 марта две четверки Ла-5, ведомые старшим лейтенантом С. Ф. Вишняковым и

капитаном Н. Н. Шульженко, вступили в бой с тридцатью пятью Ю-87, шедшими под прикрытием истребителей. В итоге враг потерял еще три бомбардировщика и один истребитель.

По поводу последнего боя хотелось бы рассказать несколько подробнее. Он заслуживает того если не с точки зрения оригинальности динамики, то с точки зрения его организации. Вот некоторые временные вехи. В 13 часов 19 минут расчет радиолокационной станции "Редут" сообщил, что в районе Идрицы кружит большая группа бомбардировщиков противника (там находился полевой аэродром, на который базировались немецкие истребители). В 13 часов 22 минуты с корпусного пункта управления приказали взлететь дежурному звену. В 13 часов 23 минуты звено Вишнякова было в воздухе, а четверка Шульженко - переведена из готовности No 2 в готовность No 1. В 13 часов 29 минут Вишняков доложил, что обнаружил группу из тридцати пяти бомбардировщиков противника. В 13 часов 30 минут мы подняли в воздух на помощь Вишнякову, уже завязавшему бой, четверку Шульженко. На все это, как видим, потребовались считанные минуты. Такая оперативность управления в сочетании со смелостью и решительностью летчиков в конечном счете и позволила им успешно выполнить боевую задачу, несмотря на большое неравенство в силах.

А всего за март 1944 года летчики нашего полка сбили в воздушных боях двадцать немецких самолетов, в том числе - четырнадцать "юнкерсов". Сами же мы потеряли один самолет.

* * *

Весна упорно набирала силы. Все чаще проглядывало солнце, все реже дул колючий ветер. Днем в низинах журчали ручейки, а ночью они замолкали, прихваченные морозцем. Снег стал темным и рыхлым.

Дороги постепенно превращались в глинистое месиво, вода зализала землянки. Однако это не особенно тревожило нас, привыкших и не к таким невзгодам. Нас беспокоило другое - трудности с летной работой. Полевой, а точнее сказать, огородный аэродром неумолимо раскисал и во второй половине дня фактически сказывался непригодным для взлета и посадки. А боевых задач полку ставили много, и их нужно было выполнять во что бы то ни стало.

Личный состав батальона аэродромного обслуживания не знал покоя ни днем, ни ночью, стараясь поддерживать взлетно-посадочную полосу в рабочем состоянии. Аэродромной техники тогда было не густо, многое делалось вручную, а штаты в тыловых подразделениях все урезались и урезались. Но люди трудились самоотверженно, и этим компенсировались все

нехватки. Батальон надежно обеспечивал боевые действия истребителей. Помимо содержания аэродрома на него возлагались еще и заботы о своевременном подвозе боеприпасов, горючего, продовольствия, запасных частей для самолетов, обмундирования для летного и технического состава.

Ранним апрельским утром в полк прилетел командующий 3-й воздушной армией генерал-лейтенант авиации И. Ф. Папивин. Только он выслушал мой доклад, как взметнулась зеленая ракета: сигнал на вылет. Взревели моторы, и самолеты дежурного звена один за другим поднялись в воздух. Провожая их взглядом, командующий удивился:

- Все еще летаете со снежной полосы?

- Летаем, товарищ генерал.

- И машины не ломаете?

- Все в исправности.

- Вызовите командира БАО.

Когда явился командир батальона аэродромного обслуживания, Н. Ф. Папивин спросил его:

- Как же вам удается сохранять снежную полосу?

- Очень просто, товарищ генерал, - ответил офицер (фамилии его я, к сожалению, не помню - батальон недолго обслуживал наш полк). - Мы к вечеру добавляем на полосу свежий снег и плотно укатываем его. За ночь снег прихватывается морозцем, и до середины дня полоса не подводит.

- Молодцы! - похвалил командующий.

На следующий день этому офицеру и многим из его подчиненных были вручены ордена и медали.

А еще через несколько дней нам все же пришлось перебазироваться на новое место с песчаным грунтом. Там тыловики заранее подготовили запасной аэродром. Вместе с нами на нем разместился и другой истребительный полк нашей дивизии. Командовал этим полком Герой Советского Союза подполковник Е. М. Горбатюк теперешний командующий ВВС Московского военного округа.

С именем Евгения Михайловича - человека большой отваги и завидной выдержки - в моей памяти связано многое. Но сейчас мне хотелось бы рассказать, как он познакомил меня с офицером, которого знает ныне весь мир.

Было это, кажется, на второе или третье утро после нашего перебазирования. Прохаживались мы по новому аэродрому, оценивая его достоинства и недостатки. Около одного из самолетов механик помогал невысокому худощавому летчику надевать парашют. Обычная картина. Но почему летчик в хромовых сапогах, когда другие в унтах? Морозец-то изрядный...

- Да ему морозить нечего, - отвечая на мой вопрос, сказал Горбатюк. - У него ног нет.

- И летает? - оторопел я.

- Еще как!..

Подошли к самолету. Летчик уже сидел в кабине. Механик, перегнувшись через борт, что-то делал там очень старательно.

- Помогает привязывать протезы к педалям, - пояснил Евгений Михайлович и, тяжело вздохнув, добавил: - Очень беспокоюсь я за этого летчика. Если подобьют, с парашютом уже не выпрыгнет...

Так произошла моя первая встреча с Алексеем Петровичем Маресьевым.

Капитан Маресьев часто вылетал на боевые задания и сбил несколько самолетов противника. Пожалуй, только летчик может себе представить, каких моральных и физических сил, какого мужества и самоотверженности требовал от него каждый полет. Но об этом не расскажешь лучше, чем рассказал Борис Полевой.

Нельзя не отдать должного и нашей авиационной медицине. Врачи совершили истинное чудо, вернув летчика с отмороженными ступнями к боевой летной работе. О благородном труде авиационной медицины у нас еще очень мало написано. А напрасно. Она внесла значительный вклад в общее дело нашей победы над немецко-фашистскими захватчиками.

Основы советской авиационной медицины были заложены задолго до войны. Первыми врачами, поставившими изучение летного труда на прочный научный фундамент, являлись С. Е. Минц и Н. М. Добротворский. Большую работу проделал в этой области и профессор В. В. Стрельцов. Он первым в СССР разработал методику тренировки летного состава к высотным полетам. Его по праву считают одним из зачинателей созданного у нас в 1935 году Научно-исследовательского авиационного санитарного института РККА. Уже в тридцатых годах здесь основательно изучались физиология высотных полетов и ночного зрения, физиологическая роль ускорения. Эти исследования возглавляли крупнейшие ученые нашей страны: академик А. А. Орбели, профессора И. П. Разенков и В. И. Воячек. Много потрудились над разработкой этих вопросов профессора Г. Г. Куликовский, К. Л. Хилов, Д. Е. Розенблюм, А. П. Аполлонов, И. К. Собенников, Д. И. Иванов, В. Г. Миролюбов и другие. Вместе с тем ими была подготовлена целая плеяда авиационных врачей, которая с первых дней войны обеспечивала боевые действия нашей авиации. Медицинскую службу ВВС в то трудное время возглавили такие опытные организаторы, как Л. Г. Ратгауз и А. П. Попов.

Специфические особенности первого периода войны потребовали от летного состава чрезмерных усилий. Война на просторах пятого океана велась непрерывно, днем и ночью, В этой обстановке авиационные врачи сделали все возможное для повышения работоспособности и боеспособности экипажей: следили за правильной организацией отдыха и питания, своевременным и правильным применением стимуляторов, принимали участие в разработке более эффективных средств защиты летного состава от огня противника, выдавали рекомендации конструкторам самолетов по совершенствованию рабочего места летчика. Они же осуществляли организацию поиска и спасения раненых, совершивших вынужденную посадку вне своих аэродромов, оказывали медицинскую помощь на месте и организовали эвакуацию наиболее пострадавших в бою в специализированные лечебные учреждения.

С самого начала войны наш летный состав переходил на новую материальную часть. Процесс переучивания летчиков практически совмещался с ведением боевых действий. Авиационные врачи и тут оказали неоценимую помощь командованию. Правильная врачебно-летная экспертиза и строгий учет психофизиологических особенностей летчиков не только ускоряли переучивание, но и способствовали профилактике аварийности, снижали боевые потери.

За свои заслуги в годы Великой Отечественной войны тысячи авиационных медиков отмечены правительственными наградами. Высоко оценены и блестящие организаторские способности руководителей медицинской службы воздушных армий, корпусов, дивизий, таких, например, как А. Н. Бабийчук, К. Ф. Бородин, М. Н. Жук, П. К. Быков, Т. В. Долбнин, К. К. Платонов, П. Л. Романович, А. В. Покровский, Е. А. Карпов, Я. И. Климовицкий, А. С. Усанов, Н. П. Симантовский и многие другие.

Я не располагаю точными данными, какой процент от общего числа раненых и контуженых летчиков, авиационных инженеров, техников, механиков, мотористов составляют вновь вернувшиеся в строй. Думаю, однако, что он близок к общеармейскому. А медицинская служба Советской Армии в целом возвратила здоровье и боеспособность 75 процентам воинов, пострадавших на фронтах Великой Отечественной войны.

Ничего подобного история не знала.

* * *

Велик запас прочности у советского человека. Однако и он имеет пределы. К концу апреля личный состав нашего полка буквально выбился из сил. Подызносилась и материальная часть.

И вот мы уже на тыловом аэродроме. Осваиваем новые

самолеты, вводим в строй молодых летчиков, изредка вылетаем на перехват немецких разведчиков.

А инженерно-технический состав ведет восстановительные работы, готовит машины к летней эксплуатации. В полевых условиях солидным ремонтом заниматься было некогда, да и многого другого не хватало для этого. Иное дело - тыловая база. И инженер полка А. П. Марков старался исчерпать ее возможности до дна.

Среди его ближайших помощников - инженеров эскадрилий, техников, механиков было немало отличных специалистов, глубочайших знатоков авиационной техники. Особенно выделялись инженер Д. П. Божков, техники звеньев Г. И. Денисенко, П. И. Кононец, В. А. Азов, техники самолетов Н. И. Юдин и Л. И. Лебедев, механики А. П. Бойцов и Б. Г. Смирнов. Они трудились с зари до зари, а порой прихватывали и короткую майскую ночь.

В дружной семье авиамехаников, мотористов, оружейников важную роль играла комсомольская организация полка. Ее возглавлял тогда младший лейтенант В. П. Хромов. Он сам вырос из механиков, и деловой его авторитет у младших специалистов всегда был непререкаем. Никто лучше Хромова не мог организовать среди них соревнование и товарищескую взаимопомощь, поддержать любую их полезную инициативу и рационализаторскую мысль.

О комсомольской организации 32-го гвардейского истребительного авиаполка и ее боевом вожаке я всегда вспоминаю с чувством благодарности.

* * *

Тогда же - в начале мая 1944 года - меня вызвал командир корпуса и совершенно неожиданно приказал заступить на должность заместителя командира 3-й гвардейской истребительной авиационной дивизии. Мне этого очень не хотелось. Но мои аргументы не были приняты во внимание. У генерала Белецкого довод оказался сильнее:

- Этого требуют интересы службы.

В 3-ю гвардейскую истребительную авиационную дивизию входили три полка. Ставший мне родным 32-й гвардейский я передал в надежные руки майора В. А. Луцкого. 63-м командовал подполковник Е. М. Горбатюк, 137-м - подполковник В. А. Яманов. Полки, пожалуй, ни в чем не уступали друг другу: все были гвардейскими, в каждом подобрался достаточно опытный командный и летный состав, на вооружении состояли истребители Ла-5 и Ла-7 последних выпусков.

Вместе с генералом Уховым мы побывали во всех частях

дивизии. Там чувствовался высокий боевой подъем. Люди с нетерпением ждали начала наступления. А в том, что оно будет, никто не сомневался. Каждый запомнил и многие цитировали наизусть то место из первомайского приказа Верховного Главнокомандующего, где говорилось о необходимости очистить в 1944 году всю нашу землю и восстановить государственные границы Советского Союза по всей линии от Баренцева моря до Черного.

В этом направлении плодотворно поработал партийно-политический аппарат дивизии во главе с подполковником Д. А. Матлаховым. Партийные и комсомольские собрания, политические информации, беседы агитаторов, выступления ветеранов дивизии, киносеансы, концерты профессиональных артистов и самодеятельных коллективов - все это било в одну цель: мобилизовать личный состав на безупречное выполнение своего воинского долга, на беспощадную борьбу с врагом.

За месяц с небольшим общими усилиями мы подготовили дивизию к новым боям, и 20 июня 1944 года она перебазировалась на исходные аэродромы. Перелет производился скрытно: на малой высоте, отдельными группами и по разным маршрутам.

А еще через три дня началась грандиозная межфронтовая операция по освобождению Белоруссии. Начало ее ознаменовалось мощной артиллерийской и авиационной подготовкой, в которой довелось участвовать и нам.

3-я гвардейская истребительная авиадивизия действовала в составе 1-го Прибалтийского фронта. Наступление здесь, равно как и на других фронтах, участвовавших в операции, развивалось успешно. Прорвав вражескую оборону, сухопутные войска нашего фронта форсировали Западную Двину и во взаимодействии с войсками 3-го Белорусского фронта окружили витебскую группировку противника. 27 июня жалкие ее остатки приняли ультиматум советского командования и сдались в плен.

На протяжении этих нескольких дней мы выполняли разнообразные задачи: прикрывали с воздуха пехоту, сопровождали бомбардировщиков и штурмовиков, блокировали вражеские аэродромы, вели разведку базирования немецкой авиации и наземного противника, вылетали на свободную охоту.

С началом наступления немецкая авиация оказалась не в силах осуществить серьезное сопротивление. Но с выходом советских войск на рубеж Западной Двины она значительно повысила свою активность. Большие группы "юнкерсов" и "фокке-вульфов" пытались наносить ответные удары по нашим переправам и плацдармам.

Советским истребителям пришлось немало потрудиться, чтобы сорвать эти попытки, и они действительно были сорваны.

В нашей дивизии наиболее эффективно действовал 32-й гвардейский полк. Он больше всех уничтожил вражеских самолетов. Четверка Ла-5, возглавляемая Героем Советского Союза старшим лейтенантом А. И. Марковым, однажды встретила у линии фронта восемнадцать ФВ-190, намеревавшихся штурмовать наземные войска. При таком подавляющем превосходстве противника успех могла принести лишь внезапная дерзкая атака. И Марков блестяще использовал эту единственную возможность. Имея преимущество в высоте, он зашел с тыла и обрушился всей своей немногочисленной группой на замыкающие "фокке-вульфы". С первой же атаки два из них были сбиты. Остальные, бесприцельно побросав бомбы, развернулись против марковской четверки. Однако она уже ушла по вертикали вверх, готовясь к новой атаке. Тут же подоспела еще одна группа наших истребителей, и фашисты уклонились от боя.

В начале июля при выполнении боевого задания погиб любимец 32-го полка Герой Советского Союза старший лейтенант М. А. Гарам. На его счету было сто восемьдесят пять боевых вылетов и тринадцать сбитых немецких самолетов.

Я хорошо знал Михаила, так же как и его брата Николая Гарама. Вместе мы воевали еще под Сталинградом. Николай погиб в сентябре 1942 года. А теперь вот не стало и второго из братьев.

Не обошлось без потерь и в других полках. Теряли мы людей, теряли самолеты. И такова уж, видно, логика войны, что трагическое здесь причудливо переплетается порой с комическим.

В 63-м гвардейском полку случилось такое. Четверка Ла-5, возглавляемая капитаном В. М. Шкуренко, завязала бой с семью "фокке-вульфами". Наши сбили два немецких истребителя. Один из них пришелся на долю молодого летчика младшего лейтенанта Терехина. Но при этом пострадал и терехинский самолет - у него была отбита почти половина плоскости. С большим трудом младший лейтенант дотянул до своего аэродрома. Садиться ему, конечно, запретили, приказали выпрыгнуть с парашютом. Терехин каким-то образом ухитрился снять кабинные часы и только после этого покинул аварийную машину. Командир полка Е. М. Горбатюк вполне резонно спросил летчика, зачем он из-за каких-то часов рисковал жизнью. На это последовал простодушный ответ:

- Очень уж жалко было бросать самолет. Хоть часы спас...

Высокие темпы наступления советских войск вызвали ряд

трудностей, связанных с частым перебазированием дивизии. За нами не были закреплены определенные батальоны аэродромного обеспечения. Нас обслуживали различные тыловые части, вернее - передовые их комендатуры. Нередко командованию дивизии и полков самим приходилось принимать энергичные меры для своевременного поступления боеприпасов, горючего, продовольствия, идя даже на отрыв технического состава от выполнения его основных обязанностей.

Этот же период запечатлелся в моей памяти многочисленными встречами с очень интересными людьми. В течение нескольких дней один наш полк базировался вместе с французским истребительным авиационным полком "Нормандия". Наши летчики сразу сблизились с боевыми друзьями из Франции. Мы отдавали должное их смелости и мужеству. Недаром многие из них удостоились высоких советских наград, а некоторые стали даже Героями Советского Союза.

У французских летчиков был своеобразный способ взлета. Они еще на земле выстраивались парами, с небольшими дистанциями и интервалами, и в готовом уже плотном боевом порядке взмывали в небо. Очень впечатляющая картина организованности и сплоченности!

Потом мы взаимодействовали с торпедоносной авиацией Краснознаменного Балтийского флота, наносившей удары по вражеским кораблям в Рижском заливе. Торпедирование с воздуха требовало от морских летчиков исключительного мужества и мастерства. Они должны были на малой высоте приблизиться к вражескому кораблю на несколько сот метров, сбросить торпеду, а затем "перескочить" через противника. Потери при таком способе действий, конечно, неизбежны.

Даже бывалые наши истребители, повидавшие всяческие виды, иной раз содрогались, наблюдая за боевой работой торпедоносцев. Представьте себе хотя бы следующий эпизод. В Рижском заливе появляется немецкий военный корабль. Звено "бостонов", выстроившись в кильватерную колонну, идет на него в атаку. Вражеский корабль открывает по ним мощный огонь. Первый, а затем второй торпедоносцы сбиты. Лишь третьему удается нанести верный удар и потопить противника.

Вспоминая об этом, невольно думаешь: какой беспредельной любовью к Родине должен был обладать советский человек, чтобы драться за нее с таким вот упорством.

По-своему запомнилась и совместная боевая работа с 335-й штурмовой авиационной дивизией, которой командовал полковник С. С. Александров. Сопровождение штурмовиков - дело не из веселых. Ил-2 ходили на небольшой высоте, скорость у них

значительно уступала скорости истребителей. В такой ситуации огонь вражеских зенитных установок был достаточно эффективен. И если штурмовик располагал против него надежной броневой защитой, то о тогдашнем истребителе этого не скажешь. Последний уходил от поражения лишь за счет искусства летчика, особенно в тактике.

Мы неоднократно толковали об этом с полковником С. С. Александровым и даже разработали нечто вроде инструкции по взаимодействию, которую затем несколько исправил и утвердил Н. П. Дагаев. В ней последовательно, шаг за шагом, определялся порядок прикрытия штурмовиков на всем пути их следования до объекта удара и обратно. При вылете на боевое задание истребители в составе пар располагались сверху, впереди и по бокам, от Ил-2. При нанесении удара по цели истребители сопровождения должны были пикировать вместе со штурмовиками, предупреждая внезапные атаки немецких истребителей на высотах 150 - 200 метров. На обратном пути основное внимание уделялось прикрытию замыкающей группы штурмовиков. Эта заранее обусловленная метода вполне оправдала себя на практике. Дивизия полковника С. С. Александрова успешно выполняла свои боевые задачи и почти не имела потерь. Не жаловались на потери и мы.

Динамичность боевых действий в Белоруссии, а затем и в Прибалтике не всегда позволяла противнику заблаговременно приводить в негодность оставляемые им авиационные базы. Помню, как мы радовались, захватив однажды превосходный стационарный аэродром с бетонированной взлетно-посадочной полосой. Но именно здесь я попал в переплет, едва не ставший последним в моей жизни.

Мне пришлось вылететь туда в числе первых, чтобы организовать прием всей дивизии, определить размещение полков, стоянки самолетов, наладить связь. В середине дня над аэродромом появился совершенно истерзанный Ла-5. Он с трудом произвел посадку, но в конце пробега развернулся и упал на правое крыло. Вдвоем с шофером я помчался к нему на виллисе. Когда подъехали, летчик уже выбрался из кабины - это был капитан П. Н. Андреев - и неторопливо стал докладывать, как во время штурмовки немецких войск его самолет подбили вражеские зенитчики.

За разговором мы не заметили появления большой группы "фокке-вульфов". Они с ходу устремились в пикирование. А мы - в центре аэродрома, на бетонированной полосе. До какого-нибудь укрытия не добежать. Пришлось растянуться на голом месте. Вечностью показались нам десять - пятнадцать минут,

наполненные оглушительными разрывами бомб. Только счастливой случайностью можно объяснить то, что никто из нас не пострадал.

Едва закончился налет, как на окраине аэродрома, примыкавшей к леску, началась перестрелка. Там, оказывается, напоролось на наших механиков и мотористов какое-то наземное подразделение противника, выходившее из окружения. Пришлось высылать подмогу. В завязавшемся бою около тридцати гитлеровцев было уничтожено. Остальных взяли в плен. Сами мы потеряли двоих.

* * *

После освобождения Шауляя войска 1-го Прибалтийского фронта устремились на север, к морю, намереваясь отрезать от Восточной Пруссии группировку противника, действовавшую в Прибалтике. Сознавая всю опасность этого маневра, немецкое командование перебросило сюда дополнительные силы. В районах Добеле и Шауляя развернулись ожесточенные бои. Причем не только на земле, айв воздухе.

Противник стал широко использовать для штурмовых действий истребители "Фокке-Вульф-190". В связи с этим нам тоже пришлось несколько менять тактику прикрытия наземных войск: увеличили состав патрульных групп, ввели так называемый скользящий график патрулирования. Тем самым значительно была снижена эффективность ударов немецкой авиации.

Здесь же мы чуть не потеряли командира 137-го полка подполковника В. А. Яманова. Он повел на задание восьмерку Ла-5 и встретился с восемнадцатью "фокке-вульфами". Те уже изготовились к штурмовке советских наземных войск. Однако численное превосходство противника не испугало наших летчиков. Они решительно атаковали "фокке-вульфов" и двух сбили. Тогда немцы, отказавшись от штурмовки, все обрушились против группы Яманова. Только мужество и мастерство позволили нашим летчикам выдержать натиск противника и возвратиться с задания в полном составе, хотя у некоторых самолеты получили опасные повреждения. Например, на Ла-7 подполковника Яманова были разбиты капот и два цилиндра мотора, полностью снесена передняя часть фонаря вместе с прицелом. Удивительно, как сам Яманов остался жив и сумел посадить свой изувеченный истребитель.

Еще раз отличился и капитан П. Н. Андреев - из 32-го гвардейского полка. Ой уже возвращался с задания, когда его пару неожиданно атаковали сверху два "фокке-вульфа". Нашим летчикам, оказавшимся в невыгодном положении, удалось тем не менее выйти из-под удара. Но немцы, обычно не проявлявшие

высокой активности при равном соотношении сил, на этот раз действовали напористо. Как будто знали, что у Андреева и его напарника боеприпасы на исходе.

Выпустив последнюю очередь, капитан Андреев пошел в лобовую атаку. Немецкий летчик не выдержал ее и начал отворачивать. Андреев же резко сманеврировал и правой плоскостью ударил по "фокке-вульфу". Тот перевернулся и врезался в землю. А Ла-5 капитана Андреева с отбитой на одну треть плоскостью все же дотянул до своего аэродрома, и летчик намеревался произвести посадку. Однако командир полка майор Луцкий не разрешил ему рисковать, приказал покинуть самолет, воспользовавшись парашютом.

* * *

С середины августа нашей дивизии все чаще ставились задачи на разведку наземного противника. И понятно почему. Обстановка на фронте резко обострилась, противодействие врага возросло. Наше командование очень нуждалось в сведениях о районах сосредоточения неприятельских войск, маршрутах их движения, оборонительных рубежах, железнодорожных перевозках и тыловых коммуникациях немцев.

Наиболее успешно выполняли разведывательные задания майоры Орехов, Воронько, Шульженко, капитаны Калинин, Шкуренко, Андреев, старшие лейтенанты Гольтман, Черноусов, Луговцев, лейтенанты Коверзнев и Сафронов. В конце августа четверо из них - Н. Н. Шульженко, П. Н. Андреев, В. Я. Калинин и В. Р. Коверзнев - были награждены орденом Красного Знамени.

Тем временем противник, прорвав нашу оборону, вплотную приблизился к Шауляю. Бои здесь достигли своего апогея. Нам пришлось в составе всей дивизии вылететь на боевое задание. Сбили мы при этом всего девять вражеских самолетов, но страху на немцев нагнали. Они в течение нескольких дней не появлялись над линией фронта.

Отразив контрудары в районах Добеле и Шауляя, 1-й Прибалтийский фронт развернул подготовку к новому наступлению на рижском направлении. Оно началось 14 сентября 1944 года. Погода не благоприятствовала действиям авиации, однако мы не сидели на месте.

Утром 16 сентября восьмерка Ла-7 под командованием майора А. П. Шишкина вылетела на прикрытие наземных войск. Боевой порядок группы был такой: на высоте четырех километров находилось звено Шишкина, пятьюстами метрами ниже звено майора А. В. Пашкевича. Внутри звеньев тоже было рассредоточение по высоте.

Придя в район патрулирования, Пашкевич заметил примерно

в 1500 метрах над собой десять "фокке-вульфов", перестраивавшихся в колонну для бомбометания. Доложив об этом Шишкину, он повел свою четверку в атаку. Фашисты беспорядочно сбросили бомбы и приняли бой. Десять против четырех!

Майор Шишкин поспешил на помощь товарищам. Имея преимущество в высоте, он с ходу атаковал противника. Сразу же вспыхнули два "фокке-вульфа". Майору Пашкевичу и старшему лейтенанту Скрипнику удалось поджечь еще два вражеских истребителя. Этим, по существу, исход боя был решен. Потеряв почти половину самолетов, противник покинул район.

В сентябрьском наступлении наша дивизия тесно взаимодействовала с 3-м гвардейским механизированным корпусом - подвижной группой 43-й общевойсковой армии. Корпус был введен в прорыв, и к концу дня 16 сентября передовой его отряд достиг Западной Двины. Наши летчики надежно прикрывали боевые действия танкистов, вели в их интересах разведку вражеских войск. Сведения о противнике непосредственно с борта самолетов передавались на командные пункты танковых соединений и даже частей.

А всего на протяжении сентября 1944 года 3-я гвардейская истребительная авиадивизия произвела 2240 боевых самолето-вылетов, при этом состоялось 65 воздушных боев и было сбито 113 самолетов противника. Мы потеряли 16 самолетов.

В октябре 1-й Прибалтийский фронт предпринял новый удар на мемельском направлении. Вражеская оборона за четыре дня была прорвана на глубину до шестидесяти - девяноста километров. Советские войска вышли на побережье Балтийского моря, отрезав от Восточной Пруссии основные силы немецко-фашистской группы "Север".

И тут мне пришлось распрощаться с моими боевыми друзьями. Я получил назначение на должность командира истребительной авиационной дивизии во 2-ю воздушную армию, действовавшую в составе 1-го Украинского фронта на берлинском направлении. В то время у каждого из нас все мечты были связаны именно с этим направлением.

От Вислы до Нейсе

В середине ноября 1944 года я прибыл в штаб 2-й воздушной армии, располагавшийся в польском городе Жешув, чтобы представиться командующему генерал-полковнику авиации С. А. Красовскому по случаю назначения меня командиром 322-й истребительной авиационной дивизии. Степана Акимовича в тот день в штабе не было: он находился на докладе у командующего 1-м Украинским фронтом Маршала Советского Союза И. С.

Конева.

Принял меня начальник штаба армии генерал-майор авиации А. С. Пронин - мой сослуживец по 1939 - 1940 годам. Тогда он был начальником разведки авиационной бригады, а я - заместителем командира эскадрильи. Жили мы в одном доме, часто встречались.

Наша беседа с самого начала приняла непринужденный характер. Генерал Пронин сообщил, что 322-я дивизия имеет большой боевой опыт. Один из ее полков получил гвардейское звание вторым по Военно-Воздушным Силам. Среди летчиков много Героев Советского Союза. Командный состав хороший.

- Но в последнее время дивизию лихорадят аварии самолетов, - сказал в заключение начальник штаба. - Только вчера доложили, что на посадке разбились еще два Ла-5. Советую разобраться с этим в первую очередь.

Знакомая картина! Когда мы начали осваивать истребители Ла-5, тоже было много поломок. Самолет неплох - имеет приличную скорость, мощное вооружение, обладает преимуществами перед истребителями противника в вертикальном маневре. Однако на взлете и при посадке требует от летчика повышенного внимания и четкости действий. Стоит приземлиться на повышенной скорости, при недостаточно ровном грунте или резко затормозить, и он энергично разворачивается. В результате фанерная обшивка в хвостовой части фюзеляжа ломается или скручивается настолько, что машину совершенно нельзя отремонтировать.

В гостинице я продолжал раздумывать над этим и пришел к твердому убеждению, что не все летчики 322-й дивизии хорошо освоили взлет и посадку на Ла-5. Особенно - посадку. Еще более укрепился я в своем мнении, когда узнал от главного инженера армии генерала А. В. Винокурова, что в дивизии всего лишь два учебных самолета Ла-5, да и они почти не используются. Теперь ясно, с чего следует начинать работу по ликвидации аварийности.

Утром меня вызвали к командующему, и в его приемной я неожиданно встретился со старым знакомым - Иваном Семеновичем Полбиным. На его плечах были уже генеральские погоны, на гимнастерке поблескивала Золотая Звезда. Генерал Полбин командовал в то время 6-м гвардейским бомбардировочным авиационным корпусом.

Я очень обрадовался встрече с этим одаренным авиационным командиром. Он, как и прежде, был полон новаторскими идеями о дальнейшем повышении боевой эффективности бомбардировочной авиации.

К командующему мы вошли вместе.

Генерал С. А. Красовский встретил меня приветливо. Расспросил, где я служил, на каких самолетах летал. Рекомендовал обратить особое внимание на подготовку летного состава к штурмовым и бомбардировочным действиям по наземным целям. Потребовал ликвидировать в дивизии аварийность. В заключение осведомился, нет ли вопросов у меня. И тут я обратился к нему с просьбой о выделении для нас нескольких учебных самолетов Ла-5.

- Ну и ну, - с нарочитой строгостью сказал командующий. - Дивизии еще не принял, а уже начал попрошайничать.

Я постарался обосновать свою просьбу. Генерал выслушал мои доводы и пообещал прислать шесть - восемь "спарок". Обещание это он не замедлил выполнить...

В штабе 2-го истребительного авиационного корпуса, в состав которого входила 322-я дивизия, меня ознакомили с дивизионными делами, более подробно охарактеризовали руководящий состав, поставили конкретные задачи на ближайшее время.

Корпусом командовал тогда А. С. Благовещенский. Я уже знал, что этот невысокого роста, плотный и энергичный генерал в конце тридцатых годов вместе с другими нашими добровольцами сражался против японских захватчиков в Китае и именно там заслужил высокое звание Героя Советского Союза. Затем работал летчиком-испытателем, но с началом Отечественной войны опять вернулся в войска. Мне довелось познакомиться с ним еще в 1943 году, когда я служил в Управлении боевой подготовки ВВС.

Алексей Сергеевич Благовещенский пользовался у летчиков большим авторитетом. Он всегда первым осваивал новые самолеты, часто вылетал на боевые задания, мастерски провел множество воздушных боев. В обращении с людьми был прост, высокую требовательность к подчиненным умел сочетать с отеческой заботой об их нуждах и запросах.

Этими же качествами отличался и начальник политотдела корпуса полковник Ф. М. Лобан. А вот начальник штаба генерал М. Д. Серов на первый взгляд произвел иное впечатление: этот на редкость пунктуальный и немногословный человек казался нелюдимым и даже несколько заносчивым. Однако при последующих встречах я всегда восхищался им: его работоспособностью, обширными знаниями авиационного дела и глубоко продуманными суждениями.

Командный пункт нашей дивизии обосновался в семидесяти километрах северо-западнее Львова. Там меня встретил мой заместитель подполковник Г. А. Лобов (ныне генерал-лейтенант авиации, Герой Советского Союза, кандидат военных наук). В

корпусе его охарактеризовали как отличного летчика, храброго воздушного бойца. Он любил сам слетать на задание, и мне посоветовали даже чуть сдержать эту активность Лобова: у заместителя командира дивизии немало дел и на земле.

Хорошее впечатление оставила у меня встреча с начальником политотдела полковником А. В. Нарыжным. В нем я сразу угадал опытного политработника, энергичного организатора.

Начальник штаба полковник Н. З. Шевченко - в прошлом штабс-капитан русской армии, затем красный кавалерист - пришел в авиацию, как говорят, уже в годах. Однако хорошо изучил ее, особенно по части боевого применения, умел принять смелое решение и провести его в жизнь.

На следующий день я вместе с Г. А. Лобовым направился в полки. Одним из них - 2-м гвардейским - командовал майор А. П. Соболев, другим - 482-м - майор Г. В. Диденко, третьим - 937-м - майор Ф. М. Косолапов. Все трое - молодец к молодцу.

На аэродромах увидел самолеты с надписями по борту: "Монгольский арат", "Шилкинский старатель", "Георгиевский путеец".

- Подарочные, - пояснил Лобов. - Приобретены на средства трудящихся.

На истребителях с надписью, "Монгольский арат" летала целая эскадрилья. Командовал ею капитан И. Т. Кошелев. Монгольская Народная Республика снабдила свою подшефную эскадрилью не только самолетами, но и добротным снаряжением для летчиков.

Самолет "Шилкинский старатель" подарили своему земляку командиру 2-го гвардейского полка майору А. П. Соболеву золотоискатели Сибири. А на истребителе, подаренном железнодорожниками Георгиевского узла, летал их земляк Герой Советского Союза капитан А. И. Майоров.

Работу в полках мы начали с обсуждения основных направлений подготовки к предстоящим боям.

Поскольку на фронте наступило относительное затишье, было решено резко увеличить количество учебных полетов. Это диктовалось рядом обстоятельств. И тем, что в последнее время в полки прибыло пополнение, состоявшее в основном из молодых летчиков. И тем, что даже ветераны дивизии сравнительно недавно пересели на истребители Ла-5 и Ла-7, а следовательно, не приобрели еще достаточного опыта в использовании их, отчего и участились случаи поломок самолетов на взлете и посадке. Наконец, нужно было выполнить указание командующего армией о необходимости готовить весь летный состав к бомбардировочным и штурмовым действиям по наземным целям;

в истребительной авиации для многих это являлось совершенно новым делом, особенно бомбометание.

Не мог я не считаться и с тем, что после напряженных боевых действий летный состав дивизии какое-то время отдыхал. Это вполне естественно, но всегда связано с утратой навыков. А что сие значит, летчики знают отлично. Стоит не полетать всего несколько дней, и уже начинаешь чувствовать какую-то скованность, неуверенность. Садишься в кабину, а в ней что-то не так: вроде бы тесновато, шкалы приборов плохо видны, не сразу находишь нужный тумблер. О полете и говорить нечего: резко действуешь ручкой и педалями, стрелки приборов бегают из стороны в сторону, иногда кажется, что летишь с большим креном или разворотом. Начинаешь нервничать, суетиться и... совершаешь одну ошибку за другой. Потому-то в авиации и придается такое большое значение восстановлению навыков, или, говоря языком спортсменов, обретению летной формы.

Решили прежде всего проверить руководящий состав - командиров полков, эскадрилий, их заместителей, выяснить уровень подготовки каждого. Авиационный командир всегда должен быть готов выступить в роли инструктора.

Не все, к сожалению, разделяли эту точку зрения. До меня дошел ропот: зачем, мол, нас проверять и учить? Без того учены достаточно и воевали неплохо - вон сколько у каждого орденов. А если кто чего забыл, немцы напомнят. Учителя они тоже неплохие.

Но такого рода рассуждения прекратились сразу же, как только стали известны результаты проверки руководящего состава. Выяснилось, что даже командиры полков допускают иногда серьезные ошибки в управлении самолетом. Особенно при взлете и посадке.

Пригласил инспектора дивизии по технике пилотирования майора П. Н. Силина. Приказал спланировать и организовать систематические тренировки руководящего состава.

Майор П. Н. Силин по праву считался одним из лучших летчиков дивизии, отличался правдивостью и принципиальностью. Если уж замечал недостатки в пилотировании, говорил о них прямо, никому не делал скидок. И боец был отличный - никогда не упускал случая слетать на боевое задание. К концу войны он имел на своем счету двести восемнадцать боевых вылетов, участвовал в сорока восьми воздушных боях и лично сбил восемь вражеских самолетов.

Добросовестность Силина я имел возможность оценить уже по исполнению моего первого поручения. Тренировочные полеты он организовал безукоризненно и именно так, как мне хотелось:

важное место в них занимала отработка взлета и посадки. После тех двух случаев поломок самолетов, о которых я узнал от начальника штаба воздушной армии, отношение летчиков к этим элементам пилотирования резко изменилось. Особенно остро реагировали даже на малейшую небрежность при взлете и посадке во 2-м гвардейском полку.

И надо же так случиться, что именно там произошла еще одна поломка самолета!

В тот день мы с Лобовым приехали на аэродром перед самым началом полетов. Командир полка Герой Советского Союза майор А. П. Соболев - этакий сибирский богатырь с крупными чертами лица и густым басом - спокойно доложил, что он уже отдал летчикам все необходимые указания. Я их не слышал и потому счел своим долгом сказать несколько слов от себя, еще раз предупредить всех о необходимости строго выдерживать скорость на посадке.

Полеты начались. На первых порах все шло отлично. Но вот один из летчиков (фамилию его называть не хочу) стал заходить на посадку с явно недопустимой скоростью. По радио и с помощью красных ракет ему приказали уйти на второй круг. Он не выполнил этого требования. В результате самолет выкатился за пределы аэродрома и врезался в будку железнодорожного стрелочника. Только по счастливой случайности ни летчик, ни стрелочник не пострадали. Самолет же пришлось отправить на свалку.

Провинившийся, безусловно, заслуживал сурового наказания. И как раз в тот момент, когда Лобов, Соболев и я обсуждали, что с ним делать, к нам явилась своеобразная депутация от летчиков.

- Просим отчислить его из полка и направить стрелком-радистом на штурмовик!

- Это общее мнение? - спросил я, не скрывая своего удивления столь необычной мерой.

- Общее, - хором ответили летчики.

Я пообещал доложить в корпус. И когда сделал это, там тоже удивились. Но, посоветовавшись с Военным советом армии, решили удовлетворить просьбу летчиков.

А конец этой истории такой. Во время Висло-Одерской операции провинившийся совершил двадцать боевых вылетов в качестве стрелка-радиста на Ил-2. В одном из воздушных боев сбил немецкий истребитель "фокке-вульф" и был награжден орденом Красной Звезды. Затем вернулся в истребительный полк и неплохо воевал в нем до конца войны...

Опыт боевых действий давно убедил нас, насколько важно каждому летчику уметь взлетать с укороченной и суженной полосы, а затем садиться на нее же. Ведь при успешном наступлении аэродромно-строительные батальоны не успевают готовить взлетно-посадочные полосы нужных размеров, а ограничиваются оборудованием относительно небольших площадок. Если летчики не могут действовать с них, нельзя рассчитывать на надежное прикрытие наземных войск с воздуха. А потому в плане наших тренировочных полетов специально было предусмотрено по несколько взлетов и посадок с использованием короткой и узкой полосы. Для этого обычная полоса разгораживалась флажками.

Серьезное внимание уделили мы также совершенствованию навыков летчиков в боевом применении истребителей. Были, в частности, проведены занятия, на которых отрабатывались борьба за господство в воздухе, блокировка аэродромов противника, штурмовые действия по его отходящим колоннам, ведение воздушной разведки. В воздушно-стрелковой подготовке большое значение придавалось использованию прицела и пушечного вооружения.

Изучение теории все время сочеталось с полетами, основу которых составляли учебные воздушные бои. Летчики детально осваивали способы ведения боя в составе пары, звена и эскадрильи, отшлифовывали вертикальный маневр, в котором Ла-5 и Ла-7 значительно превосходили тогдашние типы немецких истребителей.

На занятия с летным составом по бомбометанию и стрельбе по наземным целям пригласили специалистов из бомбардировочных и штурмовых частей. Для отработки практических навыков в этой области оборудовали специальный полигон в шести восьми километрах от аэродромов базирования дивизии. Один из участков полигона представлял собой макет

вражеского аэродрома - с самолетами, позициями зенитной артиллерии. Здесь главным образом и тренировались летчики: сначала одиночно, потом небольшими группами и, наконец, в составе полка. Удалось провести даже дивизионное летно-тактическое учение с нанесением удара по вражескому аэродрому. Два полка действовали при этом как ударная группа, а один прикрывал ее с воздуха. Часть истребителей выделялась специально для подавления зенитных средств. Учением все остались довольны - и командиры и рядовые летчики.

Неоценимую помощь во всех этих заботах и трудах оказал мне партийно-политический аппарат. Работники политотдела, заместители командиров полков по политической части, парторги и комсорги сделали очень многое для развития здорового товарищеского соперничества между отдельными летчиками, звеньями, эскадрильями и полками в целом, для обмена опытом, пропаганды достижений передовиков. Тут использовались все средства и формы - от бесед агитаторов и боевых листков до концертов художественной самодеятельности включительно.

Наиболее целеустремленно действовал, пожалуй, заместитель командира 2-го гвардейского полка майор Г. Ф. Семикин. У него вообще был какой-то своеобразный, я бы сказал, прирожденный талант политработника. Выдвинулся Семикин из рядовых техников этого же полка, хорошо знал здесь каждого и пользовался среди личного состава исключительно высоким авторитетом.

Важное место в подготовке дивизии к боевым действиям занимало совершенствование управления истребителями. Оно осуществлялось по уже известной читателю схеме - через корпусной, дивизионный и полковые командные пункты, пункты наведения, а также непосредственно командирами групп, находящихся в воздухе. Казалось бы, все ясно, но практика каждый день подсказывала что-то новое.

Не прекращались и старые наши споры. На первом же совещании командиров дивизий в штабе воздушной армии я опять стал их свидетелем и в некоторой степени даже участником. Одни утверждали, что группой истребителей, ведущей бой, лучше руководить с земли. Другие, в том числе такие авторитеты, как А. И. Покрышкин, М. П. Нога, высказывались за то, чтобы руководство истребителями было сосредоточено главным образом в руках командира группы. Я придерживался такого же мнения и старался достичь в этом отношении полного взаимопонимания со всем командным составом нашей дивизии.

Одним из наиболее последовательных моих

единомышленников по части управления истребителями в бою оказался дивизионный штурман майор П. В. Киселев. И это было очень важно. Ведь именно он прежде всего занимался организацией работы пунктов наведения и освоением радиолокационной станции "Редут". Киселев был хорошим летчиком, всегда рвался в бой, но с некоторых пор, по долгу службы, ему все чаще приходилось бывать в боевых порядках наземных войск. Отправляясь туда, он непременно вооружался автоматом и, насколько мне известно, иногда пускал его в ход. Но важнее другое: летчики наши просто радовались, когда на пункте наведения дежурил майор Киселев. Его информация о противнике, его команды и советы всегда были квалифицированными и в высшей степени своевременными.

В подготовке дивизии к наступлению нельзя упускать и так называемых мелочей, которые иной раз могут перерасти в крупные неприятности. Одной из таких мелочей была покраска капотов моторов. На всех истребителях дивизии мы окрасили их в красный цвет. Это диктовалось рядом обстоятельств. Как известно, самолеты Ла-5 и Ла-7 по своей конфигурации несколько напоминали немецкие "фокке-вульфы". И летчики, особенно молодые, в пылу воздушного боя нередко принимали чужие самолеты за свои, а в результате оказывались в затруднительном положении. Полезно было также отличать наши машины от истребителей других соединений. Находится ли самолет в воздухе или по каким-то причинам окажется на земле - сразу видно, чей он.

К слову замечу, что свои отличительные знаки имели и другие соединения 2-й воздушной армии.

* * *

В конце декабря погода резко ухудшилась, и мы вынуждены были прекратить учебные полеты. Напряжение в работе несколько спало, и я, следуя совету начальника штаба воздушной армии, решил получше познакомиться с историей 2-го гвардейского истребительного авиационного полка.

Листаю заботливо хранимые страницы. Слушаю пояснения начальника штаба полка подполковника М. Г. Гуревича. И передо мной встает многотрудный боевой путь одной из старейших частей Советских Военно-Воздушных Сил.

Полк этот чуть ли не ровесник Октября. Зародился он в годы гражданской войны как небольшой авиационный отряд, вооруженный устаревшими типами самолетов. Красные военлеты мужественно сражаются с белогвардейцами и иностранными интервентами то на одном, то на другом фронте. После окончания гражданской войны отряд преобразовывается в

отдельную авиаэскадрилью, а та в 1938 году - в истребительный авиационный полк.

В июне 1938 года из лучших летчиков полка формируется отдельная эскадрилья добровольцев. Она спешит на помощь китайскому народу, развернувшему борьбу против иностранных завоевателей.

В 1939 году полк участвует в освобождении Западной Украины, а в следующем году - в советско-финляндской войне. Накануне Великой Отечественной войны он завоевывает первое место в соревновании по боевой и политической подготовке ВВС Киевского особого военного округа.

Уже на рассвете 22 июня 1941 года его летчики на истребителях МиГ-3 и И-153 ведут первые воздушные бои с немецко-фашистскими захватчиками. Находясь в составе Юго-Западного фронта до середины июля 1941 года, полк произвел около восьмисот боевых вылетов, сбил двадцать восемь самолетов противника, уничтожил большое количество вражеской техники и живой силы на земле.

Затем он воюет на Северо-Западном и Волховском фронтах. Будучи в составе Волховского фронта, летчики полка в течение десяти месяцев произвели две с половиной тысячи боевых вылетов, участвовали в девяноста шести воздушных боях, уничтожили сорок восемь и подбили одиннадцать вражеских самолетов.

За мужество, отвагу и самоотверженность, проявленные в боях, 6 декабря 1941 года приказом Народного комиссара обороны СССР полк преобразуется во 2-й гвардейский.

И снова - бои.

23 января 1943 года группа Ла-5, возглавляемая тогдашним командиром полка Героем Советского Союза полковником Е. Ф. Кондратом, поднялась над блокированным немцами Ленинградом. Ведомыми у полковника были капитан А. П. Соболев и старший лейтенант Н. М. Резников. Прикрытие группы осуществлялось старшими лейтенантами Н. П. Пушкиным и А. И. Майоровым. Придя в заданный район, летчики обнаружили несколько "юнкерсов", изготовившихся для бомбометания. Полковник Кондрат бросил свой самолет в пике. Точная очередь - и ведущий бомбардировщик вспыхивает ярким факелом. Тем временем капитан Соболев в упор расстреливает второй "юнкерс". Выйдя из первой атаки, полковник Кондрат обрушивается на третий бомбардировщик и тоже загоняет его в землю. Удается сбить и четвертый вражеский самолет. Остальные спасаются бегством.

А 27 января того же года шестерке Ла-5, возглавляемой

лейтенантом Ф. М. Косолаповым, пришлось вступить в бой с 21 вражеским самолетом. Несмотря на такое неравенство в силах, летчики-гвардейцы действовали решительно и сумели уничтожить пять немецких самолетов: три "юнкерса" и два "мессершмитта".

Летом 1943 года полк - уже над Курской дугой. С 12 июля по 10 августа его летчики совершили 657 боевых вылетов и сбили в воздушных боях шестьдесят шесть самолетов противника. За образцовое выполнение боевых задач при освобождении Орла и Белгорода он награждается орденом Красного Знамени.

Отличились гвардейцы и при освобождении Советской Белоруссии. За период с 22 июня по 17 августа 1944 года они произвели около девятисот боевых вылетов и уничтожили пятьдесят немецких самолетов. Полку было присвоено наименование Оршанского.

На протяжении всей войны 2-й гвардейский полк являлся своеобразной кузницей командных кадров для нашей дивизии. Оттуда вышли все командиры полков и очень многие, если не большинство, командиры эскадрилий. Командир 937-го полка майор Ф. М. Косолапов вырос в гвардейской части от рядового летчика и именно там заслужил высокое звание Героя Советского Союза. Командир 482-го полка майор Г. В. Диденко также прошел гвардейскую школу. Во главе 2-го гвардейского тоже стоял его ветеран - Герой Советского Союза майор А. П. Соболев. Это был у нас, пожалуй, лучший командир полка. У него прекрасно сочетались личная храбрость и организаторский талант. До конца войны он совершил более трехсот боевых вылетов и сам сбил в воздушных боях около двадцати вражеских самолетов.

* * *

Наступил 1945 год. Все сознавали, что вот-вот должны начаться активные боевые действия. К ним готовились. Готовились настойчиво, не жалея сил.

В ночь под Новый год генерал А. С. Благовещенский пригласил командиров дивизий и руководящий состав корпуса к себе на квартиру. Первый тост был провозглашен за то, чтобы в 1945-м окончательно разгромить фашизм, дойти до Берлина и отпраздновать там победу.

Деда-мороза импровизировал начальник политотдела корпуса полковник Ф. М. Лобан. Он каждому преподнес подарок, каждому заготовил новогоднее пожелание. Мне подбросил "шпильку": летчики, мол, 322-й дивизии здорово дерутся и не менее здорово ломают на посадке свои самолеты. Ответил ему заверением, что в Новом году драться будем еще лучше, а от поломок избавимся.

На празднике не задержались: каждый торопился в свое "хозяйство", чтобы завершить последние приготовления к наступлению. Интуиция не обманула нас: днем позже всех командиров авиационных соединений пригласил в штаб воздушной армии генерал С. А. Красовский и поставил каждому боевую задачу.

Нашему корпусу предстояло прикрывать с воздуха главную группировку войск 1-го Украинского фронта, наносящую удар с сандомирского плацдарма. 322-я дивизия должна была заранее перебазироваться на передовые аэродромы и с началом операции действовать в интересах 3-й и 4-й гвардейских танковых армий.

Перебазирование начали через трое суток. Прямо на плацдарм. Перелетали туда парами, на малых высотах, по разным маршрутам. Вместе с летчиками отправлялись техники и механики. Они располагались в фюзеляжах истребителей, согнувшись, как говорится, в три погибели. Парашютов, конечно, не брали. Так что при неудачной встрече с противником или аварийном положении рассчитывать на спасение не приходилось. Но люди добровольно шли на этот риск, веря в летчика и безотказность машины.

Таким способом нам удалось перебазировать не менее одной трети технического состава. И каждый из переброшенных сразу же после посадки начинал готовить истребители к выполнению боевых заданий.

2-й гвардейский полк обосновался на полевом аэродроме у Смердыня, 482-й и 937-й полки - вблизи местечка Свастники. Оба аэродрома находились в зоне досягаемости артиллерийского огня противника. Но самолеты были рассредоточены и тщательно замаскированы. Это избавило нас от сколько-нибудь значительного урона. Лишь некоторые машины были повреждены осколками снарядов. Однако и их технический состав быстро возвратил в строй.

Продумывая решение на предстоящую операцию, я прежде всего уделил внимание анализу воздушных сил противника. Большую помощь оказали мне в этом начальник штаба полковник Н. З. Шевченко и начальник оперативного отделения майор М. И. Каховский. Они располагали самыми свежими данными о базировании, составе и возможностях вражеской авиации в полосе наступления 1-го Украинского фронта.

Мы знали, что враг использует для действий против нас краковский и енджеовский аэроузлы, а также некоторые тыловые аэродромы. На краковском аэроузле (Краков, Балице, Косцельники) могло базироваться до двухсот самолетов, на енджеовском (Енджеов, Нагловице, Дешно) - до ста двадцати

пяти, на тыловых аэродромах (Ченстохов, Вольбуж, Томашув, Заган, Котбус) - до четырехсот. Итого - свыше семисот истребителей, бомбардировщиков и штурмовиков. Отсюда возникала вероятность массированных ударов по наземным войскам, а также серьезное сопротивление нашей бомбардировочной, штурмовой и истребительной авиации.

Основываясь на этих сведениях и предположениях, я решил распорядиться своими силами следующим образом: 482-й и 937-й полки будут штурмовать вражескую авиацию на аэродромах и прикрывать боевые порядки наших танкистов, а 2-му гвардейскому - действовать по вызовам с КП корпуса. При нанесении ударов по аэродромам противника группы поведут лично командиры полков. Воздушная разведка должна вестись подготовленными для этого экипажами и парами.

Почти все офицеры управления дивизии были направлены в части. Им вменялось в обязанность оказать практическую помощь командирам в планировании боевых действий, подготовке людей и техники. Во всех полках и подразделениях состоялись партийные и комсомольские собрания, на которых речь шла о долге коммунистов и комсомольцев личным примером увлекать беспартийных на выполнение поставленных задач. А тем временем многие беспартийные уже подали заявления о желании вступить в ряды Коммунистической партии и ленинского комсомола.

Только во 2-м гвардейском полку к началу наступления мы имели 146 членов партии. Командирам было на кого опереться.

Настало 12 января. Задолго до рассвета весь личный состав дивизии находился на своих местах. Командиры уточняли задачи, летчики заканчивали приготовления к вылетам, инженеры, техники и механики завершали подготовку самолетов. В штабе дивизии, в авиационных полках и тыловых подразделениях состоялись митинги. Под развернутыми боевыми знаменами личный состав давал клятву все отдать для победы над немецко-фашистскими захватчиками.

В 5 часов утра с линии фронта донеслись раскаты боя. В атаку пошли передовые батальоны стрелковых дивизий. Они вклинились в оборону противника на глубину первой, а в некоторых местах - и второй траншеи. Их действия позволили вскрыть огневую систему немцев. Дело теперь - за надежным подавлением ее.

Артиллерийская подготовка началась уже в светлое время. Около двух часов земля и воздух содрогались от мощной канонады. Западный ветер тянул на наш КП густой дым и запах гари.

Вслед за разрывами снарядов неотступно следовала пехота. Тронулись уже и танки. А мы бездействовали. Начавшаяся с вечера метель как будто утихла, но все же погода не благоприятствует полетам. Мешают сплошная и низкая облачность, ограниченная видимость. Выпускать самолеты в таких условиях неоправданный риск. Реальной пользы не будет.

Но вот командир 482-го полка майор Г. В. Диденко докладывает, что облачность над аэродромом несколько поднялась, в ней появились просветы. Просит разрешения на боевой вылет.

Диденко сравнительно недавно назначен командиром полка. Он горяч, порывист, не обрел еще в полной мере командирской мудрости. Его иной раз приходится сдерживать.

Сажусь на По-2 и сам вылетаю к нему. Одновременно со мной на другой наш аэродром вылетает подполковник Лобов. На КП дивизии остается за старшего начальник штаба полковник Шевченко.

В районе Свастников погода действительно улучшилась. Но не настолько, чтобы можно было поднимать в воздух всех.

- Кого выпустим? - спрашиваю Диденко.

- Сам поведу группу!

- Вы останетесь на земле.

- Тогда Ландика.

Капитан И. И. Ландик - опытный командир эскадрильи, храбрый и находчивый воздушный боец. Мне рассказывали, как он однажды, вылетев на разведку вражеского аэродрома, пристроился в хвост десятке "фокке-вульфов" и при заходе их на посадку почти в упор расстрелял одного.

- Быть по сему, - соглашаюсь я. - Ставьте задачу Ландику.

Через несколько минут четверка Ла-5 ушла на задание. Вскоре капитан Ландик доложил по радио, что наступление наземных войск развивается успешно и над ними патрулируют "яки" и "кобры". Значит, аэродромы других соединений не закрыты непогодой.

Звоню начальнику метеослужбы дивизии. Он сообщает о повсеместном улучшении метеоусловий.

Поднимаю в воздух еще несколько групп истребителей. А во второй половине дня уже почти все летчики дивизии втянулись в боевые действия.

Да, в 1945 году мы воевали уже несколько иначе, чем, скажем, в 1941 или 1942 годах. Тогда от летчиков требовали главным образом одного - как можно больше находиться в воздухе. Подчас не принимались во внимание ни сложность метеорологических условий, ни усталость, ни даже недостаток

опыта. Это оправдывалось обстоятельствами: противник имел в то время значительное превосходство в авиации, и мы вынуждены были работать, что называется, на износ. Тяжелая обстановка на фронте не позволяла пунктуально выполнять законы летной службы.

Другое дело - в сорок пятом, когда мы полностью господствовали в воздухе. Тут уж требовался более осмотрительный подход к постановке летчикам боевых задач. Стали строже учитываться и метеоусловия, и индивидуальные особенности каждого воздушного бойца, в том числе, конечно, степень его выучки. Если даже опытный летчик имел значительный перерыв в полетах, ему не сразу давалось боевое задание, а предварительно планировались учебные полеты в тылу или поручалось патрулирование над своим аэродромом.

Молодежи разрешали летать на фронт только под руководством опытных командиров. В боевой строй ее вводили постепенно, без спешки.

Сказывались здесь и профессиональный рост самих авиационных командиров, возросшая их оперативно-тактическая грамотность. Большинство из них успело глубоко познать характер воздушного боя того времени. А это позволяло конкретнее руководить действиями подчиненных, противопоставлять тактике врага свою тактику, максимально использовать боевые возможности самолетов, состоящих на вооружении.

Но война - всегда война. Предусмотреть здесь решительно все почти невозможно. В динамике боев непременно возникают какие-то осложнения. Так было и в данном случае.

Хотя взаимодействие с танкистами мы продумали до мельчайших деталей, оно не раз оказывалось под угрозой. Введенные в прорыв танковые армии продвигались настолько быстро, что инженерно-строительные батальоны не успевали готовить для нас аэродромы. Не всегда справлялись со своими обязанностями и батальоны авиационного обслуживания.

Помогло вмешательство С. А. Красовского. Два таких батальона он подчинил мне на все время операции. По тогдашним взглядам, это было отклонением от нормы, своего рода эксперимент, который, на наше счастье, дал хороший эффект. До того на каждом новом аэродроме мы имели дело с новой тыловой частью. Сработаться с нею обычно не успевали, людей, обслуживавших нас, толком не знали, и в напряженной обстановке наступления это нередко порождало всякого рода неувязки. Они исчезли сразу же, как только дивизию стали обслуживать два определенных батальона.

Одним из них командовал майор И. М. Бухтьяров. Когда-то мы вместе служили с ним в составе одной эскадрильи. Это был исключительно исполнительный и инициативный офицер. Сам в прошлом летчик (его списали с летной работы по состоянию здоровья), он не только понимал, а душой воспринимал наши нужды, делал все возможное и даже, казалось, невозможное для успешной боевой работы авиаполков.

Не мог я жаловаться и на командира другого батальона - майора А. Д. Коцубальского. Он тоже работал не за страх, а за совесть.

Из состава батальонов были выделены две передовые комендатуры, способные по своему техническому оснащению обеспечить боевые действия любого полка. Эти комендатуры двигались вслед за танковыми соединениями и заблаговременно готовили аэродромы, завозили туда горючее, боеприпасы. При этом нередко использовалась помощь танкистов: командующий 4-й гвардейской танковой армией Д. Д. Лелюшенко предоставлял в наше распоряжение тракторы и даже танки для уплотнения грунта взлетно-посадочных полос.

Помогало и местное население. По первой же нашей просьбе, а зачастую и по собственной инициативе польские граждане выходили на работу со своим транспортом, с лопатами и кирками.

Пользуясь случаем, не могу не сказать, что на протяжении всего довольно длительного времени базирования дивизии на территории Польши мы постоянно чувствовали самое доброе отношение к нам со стороны польского народа. Не оставались в долгу и наши люди - всегда старались как-то облегчить далеко не легкое положение поляков, только что освобожденных от ига немецко-фашистской оккупации, заботились об устройстве тех, кто возвращался в родные места, уважительно относились к национальным обычаям и традициям.

Братского взаимопонимания никак не могли нарушить банды бандеровцев, скрывавшиеся в лесных трущобах. Иногда им удавалось сжечь самолет, совершивший вынужденную посадку вдалеке от своего аэродрома, или расправиться с одиночкой солдатом, оказавшимся за пределами части. Все это, конечно, переживалось очень больно. Но мы-то знали, что бандитизм буржуазных националистов корнями своими уходил отнюдь не в толщу польского народа, а питался извне, нашими общими врагами.

За четыре дня наступления ударная группировка 1-го Украинского фронта продвинулась вперед на 80 - 100 километров. Попытки противника сорвать или задержать

развитие хорошо подготовленной операции успеха не имели.

В эти дни отличились многие наши летчики.

Шестерка Ла-5, ведомая командиром эскадрильи майором Г. Г. Власенко, нанесла удар по скоплению вражеской пехоты и автомашин в районе западнее Кельце. Сбросив бомбы с высоты 600 - 500 метров, она сделала еще несколько заходов, уничтожая противника пушечным огнем.

Эта эскадрилья вообще была у нас одной из лучших. Г. Г. Власенко, сам отличный боец, умел работать с подчиненными. Обладая недюжинными организаторскими способностями, он вырос в дальнейшем в крупного авиационного руководителя. После окончания Отечественной войны его назначили командиром полка, а сейчас он генерал-лейтенант авиации.

Успешно действовали при штурмовке противника и группы, возглавляемые майором Г. В. Диденко, майором Ф. М. Косолаповым, капитаном В. В. Зайцевым. Каждая из них уничтожила десятки автомашин и сотни вражеских солдат. Несмотря на сильное огневое противодействие с земли, они осуществляли по четыре-пять заходов на одну и ту же цель, тогда как немецкие летчики при штурмовке наших наземных войск в лучшем случае отваживались на два захода. Понятно, что и результативность их штурмовок не могла идти ни в какое сравнение с нашими.

Одновременно велась борьба с авиацией противника на его аэродромах. Уже в самом начале наступления планировалось нанести ряд ударов по ченстоховскому аэроузлу. Неблагоприятные метеорологические условия помешали, однако, выполнить эту задачу. Зато с улучшением погоды мы постарались наверстать упущенное.

Удалось это тоже не сразу: противник систематически менял места базирования. Разведчикам никак не случалось обнаружить скопление его самолетов, а если и случалось, то мы не успевали наносить по ним массированного удара - немцы поспешно перебазировались.

16 января утром я вызвал двух лучших воздушных разведчиков дивизии старших лейтенантов П. А. Сомова и М. Е. Рябцева. Объявил им, что в ближайшие два-три дня они займутся только разведкой немецких аэродромов, и потребовал, чтобы в случае обнаружения там скопления самолетов об этом немедленно докладывалось бы на КП по радио.

- Пиковыми дамами не увлекайтесь, - пошутил я, обращаясь к Сомову.

- Сейчас они что-то не попадаются, - в тон мне ответил летчик.

Эта шутка имела свою предысторию. В одном из воздушных боев Сомов повстречался с "фокке-вульфом", на борту которого была изображена карточная дама пик. Обычно на самолетах с подобными опознавательными знаками летали немецкие асы. Советские летчики всегда старались сбивать их в первую очередь.

Но в данном случае выбирать было не из чего. Сомову пришлось вести бой один на один. Долго они маневрировали, стараясь зайти в хвост один другому, израсходовали все боеприпасы - и безрезультатно. Сомов решился уже на таран, однако противник, словно отгадав его намерение, всякий раз уходил из-под удара. Так и расстались, запомнив лишь номер самолета соперника и обменявшись на прощание выразительным кулачным жестом. Словом, оба выказали желание встретиться вновь.

Встреча эта состоялась через две недели. "Пиковая дама" шла с ведомым, Сомов - тоже. Будто сговорившись, ведущий вступил в бой с ведущим, а ведомый с ведомым. После серии энергичных маневров Сомову удалось на какое-то мгновение оказаться в выгодном положении и с короткой дистанции открыть огонь. "Фокке-вульф" задымился и начал уходить. В это время Сомову приказали по радио немедленно перехватить группу вражеских бомбардировщиков, прорвавшуюся в соседнем районе. Пришлось оставить "даму пик" недобитой.

А под вечер в штаб полка привели выпрыгнувшего с парашютом немецкого майора. Он оказался летчиком с подожженного Сомовым "фокке-вульфа". При допросе выяснилось, что майор летает двадцать с лишним лет, сбил несколько десятков самолетов, награжден многими фашистскими орденами. И когда он увидел двадцатидвухлетнего Сомова, то даже позеленел от злости: не хотелось верить, что его сбил такой "молокосос". Об этой чопорной "даме пик" фронтовые друзья и сейчас нередко напоминают П. А. Сомову - теперь уже генерал-майору авиации, Герою Советского Союза.

Но шутки шутками, а дело делом. На исходе дня 16 января 1945 года Сомов доложил по радио, что на ченстоховском аэродроме произвела посадку большая группа вражеских самолетов. Я приказал командиру полка майору Диденко немедленно вылететь на штурмовку. Удар двенадцати истребителей, на каждый из которых подвесили предварительно по две фугасные авиабомбы, оказался удачным. Наступившая темнота не позволила, однако, завершить уничтожение всех самолетов, сосредоточившихся в Ченстохове. Утром мы намеревались нанести туда повторный визит. С рассветом Сомов вылетел на доразведку аэродрома, но исправных самолетов там

уже не оказалось: немцы поспешили перебазировать их подальше от линии фронта.

Подвеска на истребители Ла-5 и Ла-7 бомб весом 25, 50 и 100 килограммов значительно повысила боевые возможности этих самолетов, имевших к тому же мощное пушечное вооружение. При нанесении ударов по наземным целям наши летчики придерживались обычно такой тактики. Группа, состоявшая чаще всего из десяти самолетов, при подходе к объекту делилась на две подгруппы - ударную и прикрытия. Ударная выполняла два-три захода на штурмовку, а подгруппа прикрытия (обычно звено) в это время находилась выше. Затем подгруппы менялись местами. Бомбометание и стрельба выполнялись с пикирования и с малых дистанций, а потому эффективность их была очень высокой.

18 января 1945 года штаб дивизии и два полка - 2-й гвардейский и 482-й перебазировались на аэродром, только что захваченный танкистами. При этом мы "обогнали" наши стрелковые части.

В ближайшем населенном пункте только что закончились бои. Там еще дымились пожарища, не были убраны трупы, дороги запрудила разбитая и брошенная немецкая техника, по всей округе бродили остатки разгромленных вражеских частей. На исходе дня стало известно, что какая-то довольно многочисленная колонна противника, намереваясь прорваться к своим, движется прямо в направлении нашего аэродрома. Мы оказались в трудном положении. Танкисты ушли вперед, стрелковые части где-то сзади, а враг рядом. Правда, он деморализован неудачами и едва ли догадывается о наших весьма ограниченных возможностях к сопротивлению.

Я связался со штабом танкового корпуса, попросил помощи. Своим отдал распоряжение организовать круговую оборону аэродрома. Вооружились кто чем мог: винтовками, автоматами, пулеметами, гранатами - отечественными и трофейными. Для стрельбы по наземному противнику были подготовлены также зенитные установки и даже самолеты.

Вести огонь из самолетных пушек можно лишь при работающем двигателе, через винт. К тому же самолет надо поставить горизонтально, то есть приподнять его хвост и опустить носовую часть. Но тогда вращающийся винт заденет землю. Поэтому перед каждым истребителем пришлось вырыть канаву.

Атаки противника начались ночью. Предпринимал он их неоднократно, и каждый раз мы встречали его интенсивным огнем. А к утру подоспела помощь от танкистов. Танковая рота с ходу вступила в бой. Одновременно мы подняли в воздух несколько групп истребителей. И сопротивление немцев было

сломлено, они начали сдаваться в плен.

Пленных набралось несколько тысяч.

* * *

В двадцатых числах января наша дивизия получила приказ перебазироваться на полевой аэродром, находившийся уже на территории Германии. Трудно описать состояние людей, когда им стало известно об этом. Прежде всего, это было чувство горделивой радости: наконец-то дошли до логова врага! К нему добавлялось любопытство: какова-то она, Германия?

Расположились мы на окраине города Трахенберг. Тыловым подразделениям пришлось изрядно потрудиться, чтобы подготовить здесь взлетно-посадочную полосу. Очень мешали канавы, межи, изгороди. И снова нам помогли танкисты, выделив несколько тракторов и танков для выравнивания грунта.

Первая встреча с вражеской страной не произвела на наших людей ожидаемого впечатления. Обычная земля, покрытая тонким слоем снега. Оголенные лесные островки. Сбегающие по склонам оврагов колючие кустарники. Разбитые машинами дороги, петляющие тропинки. Вроде все, как и у нас. Только город выглядел несколько непривычно. Узкие улицы, дома с островерхими черепичными крышами, кирха, ратуша с часами. Повсюду вывески с фамилиями владельцев магазинов, парикмахерских, контор...

Жителей в городе было немного. Накануне оставления его фашистское командование насильно эвакуировало большинство населения. Остались преимущественно старики и старухи. Запуганные гитлеровской пропагандой, они редко появлялись на улицах.

Базирование на Трахенберг позволило нашей дивизии более активно решать задачи по прикрытию наземных войск, вышедших уже на Одер и захвативших ряд плацдармов на его левом берегу. Немецко-фашистское командование, пытаясь воспрепятствовать продвижению Советской Армии в глубь Германии, перебросило сюда дополнительные силы, активизировало здесь действия своей авиации.

В авиационной группировке противника было значительное количество бомбардировщиков Ю-87 и Ю-88 (к тому времени основательно устаревших). Функции бомбардировочной авиации выполняли у него и истребители.

Мы неплохо освоили способы борьбы с "фокке-вульфами" и "мессершмиттами", но уже успели несколько подзабыть приемы боя с "юнкерсами". Пришлось обратиться к опыту, накопленному в первые годы войны.

Учитывая высокие боевые качества истребителей Ла-5 и Ла-7,

мы вылетали обычно группами, состоящими из двух-трех звеньев (8 - 12 самолетов). Это обеспечивало надежное управление истребителями и высокую их маневренность. Боевой порядок эшелонировали по высоте. В ожидании встречи с противником скорость держали близко к максимальной. В бою широко применяли вертикальный маневр.

Результативность такой тактики даже превзошла наши ожидания. В конце января и в начале февраля летчики дивизии уничтожили несколько десятков вражеских самолетов. Особенно успешно действовали в это время майор Г. В. Диденко, капитаны В. И. Королев, Ф. М. Лебедев, В. В. Зайцев, А. И. Майоров, И. Т. Кошелев, старшие лейтенанты М. Е. Рябцев, П. А. Сомов, П. М. Непряхин, П. Я. Марченко, Г. И. Бессолицын, Н. Г. Марин, лейтенант Г. В.Уткин.

Меня очень радовало, что люди просто рвались в бой. Я не помню, чтобы кто-нибудь тогда жаловался на усталость или под каким-либо иным предлогом уклонялся от боевого задания. Каждый беспокоился только о том, чтобы его самолет был всегда готов к вылету. А если что не так, летчик сам, как говорится, засучивал рукава и помогал технику и механику в устранении неисправностей.

Вспоминается такой случай. Один из полков перебазировался на новое место. На прежнем аэродроме остались четыре самолета, у которых нужно было заменить цилиндры и поршневые кольца. На эту трудоемкую работу по всем расчетам требовалось до двух дней. Но, оказывается, этот срок вовсе не устраивал командира звена старшего лейтенанта Рябцева. Он вместе с подчиненными ему летчиками, техниками и механиками почти всю ночь ремонтировал самолеты и к утру ввел их в строй.

Тем не менее выпавший в течение ночи снег угрожал срывом намеченному на утро вылету. Рябцеву пришлось мобилизовать на расчистку полосы всех, кто был на аэродроме, даже обратиться за помощью к командованию находившейся поблизости стрелковой части. И все это для того, чтобы его звено подоспело к выполнению очередной боевой задачи, поставленной полку.

Вроде бы и обычный случай, но он говорит о многом.

В первых числах февраля 1945 года заметно усилилось движение наших наземных войск к одерскому плацдарму, северо-западнее Бреславля. Через Трахенберг по ночам проходили колонны танков, артиллерии, пехоты. Чувствовалось, что готовится какой-то новый удар. Эти догадки подтвердились на совещании в штабе корпуса. Генерал Благовещенский сообщил, что

командующий 1-м Украинским фронтом решил повести с

плацдарма наступление на Котбус. Оно вошло в историю Великой Отечественной войны как Нижне-Силезская операция.

В первые дни этой операции нашей дивизии предстояло тесно взаимодействовать с 13-й общевойсковой армией. Частенько встречаясь с ее командующим генерал-полковником Н. П. Пуховым, я всякий раз проникался к нему все большим и большим уважением. Разносторонне подготовленный, волевой и в то же время корректный, он руководил войсками уверенно и спокойно. Какая бы сложная ситуация ни складывалась, на КП генерала Пухова всегда царила деловая обстановка: не было ни суматохи, ни нервозности.

В полосе наступления 13-й армии находился немецкий стационарный аэродром Любен, на который должны были перебазироваться мы. В ночь на 8 февраля, перед самым наступлением, Благовещенский пригласил меня на армейский командный пункт. Там же оказались командиры и некоторых других авиационных соединений. После артиллерийской подготовки, начавшейся еще затемно, наша авиация нанесла массированный удар по обороне противника, и сразу же поднялись в атаку стрелковые дивизии, поддержанные танками. Со второго этажа дома, в котором размещался КП, хорошо просматривались в бинокль их боевые порядки. Вот они миновали первую траншею обороны противника и стали приближаться ко второй. Но тут вдруг откуда-то с фланга из леса появилось несколько тяжелых штурмовых орудий, которые почти в упор открыли огонь по наступающим. Загорелся один наш танк, за ним - второй, третий... Через несколько минут на поле боя мы насчитали шесть дымных факелов. Мне неоднократно доводилось видеть горящие самолеты, но я даже не предполагал, что так же могут гореть и танки.

Внезапность удара вражеских штурмовых орудий заставила танкистов повернуть назад. Пехота залегла. Наступление явно затормозилось.

Генерал Пухов попросил помощи у находившегося вместе с нами командира штурмового авиационного корпуса генерала С. В. Слюсарева. Тот вызвал по радио группу Ил-2. По приказанию генерала Благовещенского я связался с КП нашей дивизии и поднял в воздух истребителей. Они должны были прикрыть действия штурмовиков и принять участие в нанесении удара по контратакующему противнику.

Штурмовики и наши истребители с подвешенными бомбами появились незамедлительно. Неприятель понес от них большой урон, а разгром его довершили самоходные артиллерийские установки, посланные командующим 13-й армией.

Несмотря на упорное сопротивление немцев, оборона их была прорвана, и за три дня боев советские войска продвинулись до шестидесяти километров. Мы надежно прикрывали свою пехоту и танкистов с воздуха, вели воздушную разведку, наносили бомбоштур-мовые удары по обороняющемуся и отступающему противнику, его штабам и коммуникациям. В это время особенно широкое распространение получил способ свободной охоты истребителей. "Охотникам" не ставилось конкретных задач. Они сами искали для себя цели и уничтожали их. Чаще всего нападению подвергались вражеские самолеты, пункты управления, железнодорожные эшелоны, мосты и переправы, даже одиночные автомашины, преимущественно легковые. В результате таких действий на тыловых коммуникациях противника в дневное время прекращалось всякое движение.

Как-то мне доложили, что пара "охотников", возглавляемая заместителем командира 482-го полка капитаном В. И. Королевым, провела успешный воздушный бой против двадцати ФВ-190. При этом было сбито три вражеских самолета, из них два пришлось на долю Королева. Если бы я не знал этого летчика лично, не вылетал бы с ним сам на боевые задания, то, пожалуй, и не поверил бы в такой исход боя с противником, имевшим десятикратное превосходство в силах. Но мне-то было хорошо известно, что Королев обладает редкостной способностью "чувствовать" обстановку и молниеносно принимать правильные решения. Его остроте зрения и осмотрительности мог позавидовать любой истребитель. А к этому добавлялись еще смелость и выдержка, безукоризненная техника пилотирования и снайперское умение пользоваться огневыми средствами. К концу войны он имел на своем счету 558 боевых вылетов, провел 90 воздушных боев, в которых сбил 21 вражеский самолет. Ему по заслугам было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

Выпуская таких летчиков на свободную охоту, мы привыкли не удивляться их успехам, порою совершенно невероятным.

10 февраля, в середине дня, мне позвонил генерал Благовещенский и приказал готовиться к перебазированию в Любен. При этом было сообщено, что вместе с нами на любенский аэродром планируется посадить полк из другой дивизии. Командир корпуса собирался сам побывать там, осмотреть все лично и затем дать дополнительные указания о размещении нас и соседей.

А через два-три часа мы узнали, что во время осмотра аэродрома машина генерала Благовещенского наскочила на мину и он тяжело ранен. На санитарном самолете, в сопровождении

истребителей, его отправили во фронтовой госпиталь. Все очень сожалели о случившемся. А. С. Благовещенский принадлежал к числу таких командиров, которых подчиненные не только уважают, но и любят искренней сыновней любовью.

В командование корпусом вступил генерал В. М. Забалуев - бывший командир 7-й гвардейской истребительной дивизии. Его заменил там мой заместитель подполковник Г. А. Лобов.

Наше перебазирование осложнилось резким изменением погоды. Ливший всю ночь сильный дождь превратил полевой аэродром под Трахенбергом в настоящее болото. О взлете с него и думать было нечего. Попытки как-то осушить взлетную полосу ни к чему не привели. Для дивизии возникла реальная угроза стать небоеспособной на длительное время. А противник мог воспользоваться моментом нанести удар по аэродрому и уничтожить завязшие в грязи самолеты.

Я собрал руководящий состав дивизии, полков и обслуживающих батальонов. Стали искать выход из создавшегося положения. И нашли. Решили строить на возвышенном месте новую взлетную полосу. Одновременно позаботились об усилении прикрытия аэродрома зенитной артиллерией и договорились с командованием соседней истребительной дивизии о выделении воздушного патруля.

Двое суток, не прекращая работы даже ночью, трудились все. От строительства новой взлетной полосы я освободил только поваров да часовых. И она была создана. Правда, весьма ограниченной длины. Перед взлетом пришлось облегчать истребители за счет резкого сокращения боекомплекта и количества горючего в баках. К месту старта их тащили буквально на руках.

Первым, показывая пример, взлетел инспектор по технике пилотирования майор П. Н. Силин. За ним последовали остальные.

Мы считали, что нам повезло. Другие авиачасти нашей воздушной армии, оказавшись в подобной же обстановке, были надолго выведены из строя. Пришлось частично разбирать самолеты и автомашинами буксировать их на новые базы.

Не обошлось без неприятностей и у нас. Противник очень энергично пытался воспрепятствовать использованию бывшего его аэродрома в Любене. Туда то и дело наведывались группы "фокке-вульфов" и "мессер-шмиттов". Они бомбили взлетно-посадочную полосу, подсобные постройки, обстреливали людей из передовых комендатур, высланных нами заранее, пытались сбивать заходящие на посадку самолеты. Когда из Трахенберга подошла группа Ла-5 под командованием Героя Советского Союза

подполковника В. П. Бабкова, ее атаковала восьмерка вражеских истребителей. В тот момент наши самолеты уже выпустили шасси. Лишь одно звено во главе с Бабковым находилось еще вверху, осуществляя прикрытие. Несмотря на численное превосходство противника, оно смело бросилось на "фокке-вульфов". Немцы боя не приняли.

Вскоре вслед за тем прилетел командующий воздушной армией генерал С. А. Красовский. Вместе с ним мы обошли весь аэродром. Он советовал, как лучше разместить самолеты, беседовал с летчиками, интересовался, в чем дивизия нуждается. Мы уже направлялись в штаб, когда увидели группу истребителей, приближающуюся к аэродрому на большой скорости. За самолетами тянулись шлейфы дыма.

- Это еще что такое? - удивился Степан Акимович. - Уж не парад ли в честь командующего устраиваете?

Я присмотрелся и ахнул: да это же "фокке-вульфы"! Не раздумывая, потянул генерала за рукав к канаве, на дне которой виднелась вода. Но медлить было нельзя, и мы плюхнулись в эту грязную воду. В ту же секунду рядом взорвалось несколько бомб.

Второго захода фашисты не сделали: путь им преградило успевшее подняться в воздух дежурное звено. Внезапным ударом они нанесли нам потери: один человек был убит, девять ранено и шесть самолетов выведено из строя.

- Ну и порядки у вас, - ворчал командующий, выбираясь из канавы.

Командиру полка Соболеву и мне основательно досталось за промахи в организации прикрытия аэродрома. Мы заверили генерала, что подобных случаев больше не повторится. В дальнейшем ввели постоянное дежурство истребителей над аэродромом, и уже до самого конца войны противнику ни разу не удалось застигнуть нас врасплох.

На другой день после того памятного происшествия я разговаривал с генералом Красовским по телефону, и от него впервые узнал, что 11 февраля погиб командир 6-го гвардейского бомбардировочного корпуса Иван Семенович Полбин. Он вел группу Пе-2 на бомбежку крепости Бреславль. В момент пикирования его самолет был подбит вражескими зенитками и врезался в землю. Это был 158-й боевой вылет Ивана Семеновича. В апреле 1945 года его посмертно наградили второй Золотой Звездой Героя Советского Союза.

С Иваном Семеновичем Полбиным меня связывала многолетняя боевая дружба. И нет нужды распространяться здесь о том, как я воспринял эту утрату.

Продолжая наступление, советские войска окружили и

другой город-крепость Глогау. Там засело 18 тысяч вражеских солдат и офицеров.

Пал Лигниц. Наши наземные войска вышли к реке Нейсе.

До полной и окончательной победы оставалось рукой подать, но противник все еще упорствовал. На отдельных направлениях ему удалось сосредоточить довольно значительные силы авиации. Появились даже усовершенствованные истребители ФВ-190А. Эта модернизированная машина имела двигатель с водяным охлаждением, а внешне отличалась от своих предшественников несколько удлиненным фюзеляжем.

Наибольшим ожесточением характеризовались воздушные схватки над рекой Нейсе. Они являли собой неотъемлемую часть борьбы за плацдармы. И как везде, советские летчики надежно удерживали здесь господство - количественное и качественное.

Безраздельное господство в воздухе позволяло нам переключить часть истребителей на наземные цели. Генерал Красовский был активным сторонником этого. На нас он воздействовал различными способами. Иногда просто подзадоривал, разжигал своеобразное соперничество.

В составе 2-й воздушной армии были две истребительные дивизии, вооруженные самолетами Ла-5 и Ла-7. Одной из них командовал я, другой - полковник В. И. Давидков. Как-то встретившись с Давидковым, я простодушно спросил:

- Почему командующий всегда ставит тебя в пример за действия по наземным целям? Может быть, ты придумал что-то новое?

- Брось шутить, - взъерепенился мой собеседник. - Вчера я за это нагоняй получил. Генерал Красовский посоветовал у тебя поучиться.

С удивлением оглядев один другого, мы, не сговариваясь, от души рассмеялись. Вот оно что! Оказывается, Степан Акимович применил по отношению к нам излюбленный прием училищных инструкторов: хвалить летчика заглазно, а при разговоре с ним самим побольше отмечать недостатков. Не берусь судить, насколько хорош этот метод в принципе, но факт остается фактом: ни мне, ни Виктору Иосифовичу Давидкову вреда он не причинил, а какую-то пользу, вероятно, принес.

Службу под началом генерала Красовского мы и сейчас вспоминаем по-доброму. Этот безусловно талантливый военачальник за свою долгую службу в авиации научился превосходно управлять не только огромными массами людей, но и всей гаммой чувств любого, отдельно взятого человека. Одних он брал в полон своей крестьянской хитрецой, других - знанием дела. А всех вместе располагал к себе своей доступностью,

постоянной готовностью выслушать по самому, казалось бы, незначительному, чисто личному вопросу, способностью не только повелевать, а и убеждать. Очевидно, это осталось у него от военного комиссара первых лет революции и гражданской войны. Сам щедро наделенный от природы пытливым умом и практической сметкой, он очень ценил такие же качества и в подчиненных, всячески поощряя командиров думающих, постоянно ищущих наиболее эффективные способы боевого использования авиации. Эталоном для всех нас Степан Акимович по справедливости считал И. С. Полбина, безвременная гибель которого буквально потрясла его.

В период весенней распутицы командующий воздушной армией не уставал напоминать нам, что противник, как и мы, вынужден теперь базировать свою авиацию скученно, почти исключительно на стационарных аэродромах. Следовательно, налицо наилучшие возможности для уничтожения ее на земле. Он требовал резко активизировать штурмовые действия по вражеским аэродромам.

Мы, естественно, усилили воздушную разведку и постоянно держали наготове группы истребителей с подвешенными бомбами. Подходящую цель раньше других выследил старший лейтенант М. Е. Рябцев. Выполняя очередной разведывательный полет, он доложил по радио о скоплении вражеской авиации на аэродроме Зарау. Я приказал командиру 2-го гвардейского полка немедленно нанести удар.

Ударную группу возглавил командир эскадрильи "Монгольский арат" старший лейтенант И. Т. Кошелев. Группу прикрытия повел командир 1-й эскадрильи старший лейтенант П. Я. Марченко. А общее руководство их действиями взял на себя подполковник Соболев.

Подойдя к Зарау, летчики застали на земле не менее шестидесяти семидесяти самолетов различных типов. Кроме того, над аэродромом кружила девятка Ю-87, очевидно поджидавшая истребителей прикрытия перед уходом на боевое задание. Оценив обстановку, подполковник Соболев принял решение с ходу нанести удар обеими группами по наземной и воздушной целям одновременно.

Эскадрилья Кошелева с высоты 500 - 600 метров сбросила бомбы на ближайшую стоянку. Затем на бреющем полете прошла вдоль остальных стоянок, ведя огонь из пушек. На аэродроме сразу же возникло несколько очагов пожара. Один из них быстро разрастался. Видимо, это был склад горючего. Наши летчики, развернувшись, пошли на штурмовку вторично.

А тем временем эскадрилья Марченко расправлялась с

бомбардировщиками, находившимися в воздухе. С первой же атаки три из них были сбиты. Остальные бросились врассыпную. От преследования их Марченко воздержался: нельзя было оставлять без прикрытия действия ударной группы. И действительно, над аэродромом очень скоро появились "фокке-вульфы". Эскадрилья Марченко завязала с ними бой и не только преградила им путь к нашим истребителям, штурмовавшим аэродром, а и уничтожила еще два самолета противника. Наши же гвардейцы вернулись без потерь.

Через несколько дней мы сами перебазировались в Зарау и имели возможность окончательно убедиться, в какой переплет попал здесь противник. Повсюду валялись искореженные и сожженные самолеты, чернели обуглившиеся постройки. Взлетно-посадочная полоса изрыта воронками от бомб. Конечно, по этому аэродрому наносили удары и другие соединения воздушной армии, но летчики 2-го гвардейского полка легко разобрались, что было сделано другими, а что принадлежало им.

Стремясь взять реванш за понесенный здесь урон, неприятельская авиация неоднократно пыталась нанести по Зарау ответный удар. Однако мы с первого же дня пребывания здесь хорошо организовали оборону аэродрома, и все эти попытки оказались малоэффективными.

Как-то я стал свидетелем такого эпизода. Наблюдатели обнаружили на подходе к аэродрому двух "фокке-вульфов". В тот момент командир 937-го полка Герой Советского Союза подполковник Косолапов находился возле своего самолета. Он моментально вскочил в кабину, запустил двигатель и взлетел. Разогнав максимальную скорость, летчик сблизился с немецкими самолетами и энергичным маневром вышел в хвост ведущему. Последовал залп из всех пушек, и тот, объятый пламенем, врезался в землю на окраине аэродрома.

По уцелевшим документам удалось установить, что сбитый "фокке-вульф" пилотировался полковником немецких ВВС, награжденным рыцарским крестом. Я вместе с начальником политотдела А. В. Нарыжным от души поздравил Косолапова с победой. Поздравляли его и другие, а он только улыбался застенчиво: ничего, мол, особенного не сделал, обычный боевой вылет. Мы, однако, были иного мнения: провести так блестяще воздушный бой с многоопытным противником по плечу лишь виртуозу.

Это был семнадцатый немецкий самолет, сбитый Косолаповым.

С аэродрома Зарау летчики нашей дивизии несколько раз летали на штурмовку окруженной крепости Глогау. Удары

наносились в основном по малоразмерным целям: опорным пунктам, позициям артиллерии и минометов, даже по отдельным огневым точкам.

Против вражеского гарнизона действовал там стрелковый корпус из 3-й гвардейской армии генерал-полковника В. Н. Гордова. Кроме нашей дивизии его поддерживали 2-й гвардейский штурмовой авиационный корпус С. В. Слюсарева и 4-й бомбардировочный корпус под командованием генерал-майора авиации П. П. Архангельского.

С командного пункта стрелкового корпуса хорошо просматривалась почти вся крепость. Мы, авиационные командиры, довольно часто руководили оттуда действиями своих соединений. Каждая поездка на корпусной КП была сопряжена с риском: приходилось на автомашине преодолевать хорошо пристрелянное немцами открытое пространство. Проскочить это "гиблое место" старались пораньше утром, еще до рассвета, а возвращались обратно уже в вечерние сумерки.

В разгар боев за Глогау, 19 февраля 1945 года, наша дивизия была награждена орденом Красного Знамени. Вручать его прилетел член Военного совета воздушной армии генерал-майор авиации С. А. Рамазанов. Обставили мы это событие очень торжественно. Даже духовой оркестр играл, созданный заботами начальника штаба 2-го гвардейского полка. На митинге, состоявшемся в честь вручения ордена, выступали летчики, инженеры, техники, механики. Все они с одинаковой, пожалуй, взволнованностью говорили о своем стремлении быстрее добить врага в его собственном логове, клялись, что не пожалеют ни сил, ни даже самой жизни для завоевания победы.

Сразу же после митинга многие вылетели на задания. Надо было блокировать вражеские аэродромы: наши наземные войска стали жаловаться на участившиеся бомбардировочно-штурмовые удары немецких истребителей. Удары эти наносились внезапно с малых высот и на больших скоростях. Борьба с осуществлявшими их мелкими группами "фокке-вульфов" и "мес-сершмиттов" оказалась делом трудным. И тогда командование воздушной армии приняло решение организовать планомерную блокировку вражеских аэродромов.

Каждое такое задание выполнялось обычно парой или звеном истребителей. Они нарушали ритм аэродромной жизни, сбрасывая бомбы на стоянки самолетов и взлетно-посадочную полосу, ведя огонь из пушек по скоплениям людей и аэродромным постройкам, уничтожая взлетающие и садящиеся машины. Такая тактика была весьма эффективной. Она нередко вынуждала противника перебазировать свою авиацию поглубже в

тыл.

Большим мастером по блокировке фашистских аэродромов считался у нас командир одной из эскадрилий 482-го полка майор В. В. Зайцев. Он скрытно подходил к намеченному объекту, с ходу наносил по нему удар, а затем, маскируясь облаками или складками местности, "дежурил" где-то поблизости, выжидая взлета или посадки немецких самолетов. Тут Зайцев внезапно атаковал их и, как правило, сбивал облюбованную жертву.

На земле это был симпатяга парень, рослый и спокойный, с добродушным прищуром глаз. Но стоило только поднять его в воздух - сразу становился иным: весь как-то подбирался, будто туго сжатая пружина, делался расчетливым и, я бы сказал, злым. С задания он редко возвращался с пустыми руками и на исходе войны по заслугам был удостоен высокого звания Героя Советского Союза.

В конце февраля 1945 года войска 1-го Украинского фронта овладели всей Нижней Силезией, вступили в немецкую провинцию Бранденбург и вышли на одну линию с 1-м Белорусским фронтом. В первых числах марта противник предпринял контрудар из района Лаубан в направлении Глогау, намереваясь соединиться с окруженным там гарнизоном и восстановить железнодорожное сообщение между Берлином и Силезией. Но наши наземные войска при поддержке авиации сорвали этот план врага. Его ударная группировка была разгромлена, после чего на правом крыле фронта установилось относительное затишье.

За период с 12 января по 31 марта 1945 года летчики нашей дивизии совершили 2290 боевых вылетов, провели 180 воздушных боев и сбили в них 98 вражеских самолетов. Кроме того, по самым скромным подсчетам, нами было уничтожено на земле 24 самолета, 90 автомашин, 12 паровозов и 63 вагона.

Так же успешно действовали и все другие соединения 2-й воздушной армии, насчитывавшей в своем составе около четырех тысяч боевых машин. Не могу не сказать здесь хоть несколько слов о людях, которые командовали этими соединениями и с которыми нам доводилось тогда так или иначе взаимодействовать.

1-й гвардейский штурмовой авиационный корпус возглавлял дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации В. Г. Рязанов. Многие считали, что после Полбина он пользовался наибольшими симпатиями у командующего воздушной армией. О чужих симпатиях судить, конечно, трудно. Но одно для меня бесспорно: при всей несхожести этих двух командиров у них было и нечто общее. Оба они обладали несгибаемой волей, оба все

время искали новых путей и способов наилучшего боевого применения своего рода авиации.

Очень много внимания Рязанов уделял обучению летного состава. Еще в 1942 году, когда он командовал авиадивизией, я бывал у него в качестве представителя инспекции ВВС и хорошо помню, что даже тогда, в очень напряженной обстановке, перед тем как посылать или лично вести летчиков на боевое задание, генерал в обязательном порядке разыгрывал с ними это задание методом "пеший по-летному". Основательная подготовка к каждому полету на земле оставалась в 1-м штурмовом авиакорпусе незыблемым правилом и перед самым концом войны в 1945 году.

Другим штурмовым авиационным корпусом - 2-м гвардейским, как уже говорилось выше, командовал генерал-лейтенант авиации С. В. Слюсарев. Он выделялся среди других своей широкой эрудицией и разносторонней летной выучкой, всегда и со всеми бывал исключительно остроумен, и, может быть, именно поэтому совместная работа с ним казалась легкой и приятной. В конце тридцатых годов С. В. Слюсарев в качестве летчика-добровольца участвовал в борьбе китайского народа против японских захватчиков, неоднократно водил группы бомбардировщиков на остров Формоза, выполнял боевые задания и на всех других типах самолетов, в том числе на истребителе. Уже тогда ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Во главе 6-го гвардейского истребительного корпуса стоял генерал-лейтенант авиации А. В. Утин - тоже очень жизнерадостный человек и прекрасный командир. Вместе с ним мне довелось делить тяготы сталинградских боев, но и в ту пору он ни на миг не терял присутствия духа.

В состав этого корпуса входила 9-я гвардейская истребительная дивизия полковника А. И. Покрышкина. Она летала на американских истребителях "кобра". Надо было обладать покрышкинским упорством, чтобы научить весь летный состав грамотно эксплуатировать эту заморскую капризницу, базируясь на полевые аэродромы. Наши "лаги" были куда менее прихотливы. "Кобры" же моментально ломали переднюю стойку шасси при малейшей неровности грунта или загрязнении взлетно-посадочной полосы.

5-м истребительным авиационным корпусом командовал генерал-майор авиации М. Г. Мачин. Сам он летал одинаково хорошо не только на всех типах тогдашних истребителей, а и на бомбардировщиках. Из командиров же дивизий этого корпуса мне как-то больше других приходилось иметь дело с полковником М. П. Нога человеком, имевшим телосложение кузнеца и в то же

время обладавшим ловкостью циркового акробата. Еще в 1939 году он был удостоен звания Героя Советского Союза за участие в боях на Халхин-Голе.

4-м бомбардировочным авиационным корпусом командовал мой давний знакомый генерал-майор авиации П. П. Архангельский. Мы вместе поступили в летное училище в 1933 году. Но потом судьба надолго разлучила нас: я воевал в Испании, он - в Китае, откуда вернулся с двумя орденами.

Можно только радоваться, что мне довелось нести боевую службу бок о бок с такими авиационными командирами. Я очень многому научился у них.

Относительно короткую оперативную паузу мы постарались максимально использовать для подготовки к новым боям. Тщательно проанализировали свою работу за последние два месяца, привели в порядок материальную часть и все время занимались дальнейшим совершенствованием боевого мастерства летного состава.

Неподалеку от нашего аэродрома находился немецкий авиасборочный завод. При отступлении противник не успел его уничтожить. На заводском аэродроме остались даже совершенно исправные "фокке-вульфы" последней модификации. Летать мы на них не собирались (наши Ла-7 были лучше), но применение им все же нашли: решили использовать для тренировки в прицеливании.

Расставили трофейные самолеты у себя на аэродроме, отмерив дистанцию в 200, 400 и 600 метров. Выделили людей для изменения их положения. И тренировки начались. Летчики садились в кабины своих боевых машин и под руководством опытных инструкторов брали "фокке-вульфы" на прицел в разных ракурсах. Истинным энтузиастом этого важного дела был капитан В. И. Меньшиков - мой помощник по воздушно-стрелковой службе. Старания его не пропали даром. Умело организованные тренировочные занятия на земле заметно повысили эффективность воздушных боев с новым типом вражеских истребителей.

Полезную службу сослужил авиасборочный завод и при восстановлении самолетного парка. Работ в этом отношении накопилось очень много. Истребители Ла-7 имели один довольно существенный конструктивный недостаток воздухозаборники на них были расположены в нижней части центроплана. В результате в цилиндры двигателя засасывалось много пыли, и он либо совсем выходил из строя, либо работал с пониженной тягой. В одних случаях требовалось заменять поршневые кольца, в других - весь блок цилиндров и, конечно, "прикатывать" моторы. Этим

главным образом и занялся наш инженерно-технический состав.

Заместитель командира дивизии по инженерно-авиационной службе подполковник Н. Н. Прибоев сполна проявил здесь свои незаурядные организаторские способности. Его приземистую подвижную фигуру днем и ночью можно было видеть на аэродроме и в заводских цехах. В штабе дивизии он появлялся лишь изредка. Вместе с Прибоевым "мотались" и все офицеры инженерного отдела, а также заместители командиров полков по инженерно-авиационной службе майор А. А. Лелекин, капитаны П. А. Клечковский и В. Т. Скворцов.

* * *

В начале апреля 1945 года в штаб дивизии поступила из Москвы телеграмма. Член Военного совета ВВС генерал-полковник авиации Н. С. Шиманов сообщал, что трудящиеся Монгольской Народной Республики прислали несколько вагонов продовольствия и подарков для 2-й эскадрильи, носившей название "Монгольский арат". Посоветовавшись с летчиками, техниками и механиками эскадрильи, мы попросили члена Военного совета подарки направить нам, а продовольствие передать в детские сады и ясли Москвы. Одновременно послали благодарственное письмо монгольским товарищам.

С братской Монгольской Народной Республикой наша дивизия установила прочные связи с сентября 1943 года, с того самого дня, когда на вооружение 2-й эскадрильи одного из наших полков поступили самолеты Ла-5, построенные на средства трудящихся Монголии. Принимая этот бесценный дар, тогдашний командир эскадрильи Герой Советского Союза капитан Н. П. Пушкин заверил друзей из далекой МНР, что личный состав его подразделения с честью оправдает оказанное ему доверие, будет мужественно сражаться с немецко-фашистскими захватчиками. И эскадрилья сдержала свое слово. Боевой счет на новых самолетах открыл старший лейтенант Н. Я. Зенькович, сбивший вражеского воздушного разведчика. Затем одержали победы в воздушных боях летчики А. П. Калинин, М. Е. Рябцев, Г. И. Бессолицын. До конца 1943 года эскадрилья уничтожила 21 немецкий самолет.

В декабре того же года в Москву приехала правительственная делегация Монголии. Она проявила большой интерес к боевым успехам эскадрильи "Монгольский арат". Командование дивизии направило в столицу для встречи с делегацией Героев Советского Союза Н. П. Пушкина и А. И. Майорова, а также заместителя командира полка по политической части майора Г. Ф. Семикина. Из Москвы посланцы 2-й эскадрильи вернулись с орденами Красного Знамени МНР. Такую же награду привезли они старшему лейтенанту Зеньковичу и некоторым другим летчикам.

А всему личному составу полка члены делегации МНР прислали прочувствованное письмо такого содержания:

"Дорогие товарищи!

Доблестные летчики, техники, офицеры, сержанты и солдаты гвардейского Краснознаменного истребительного авиационного полка и эскадрильи "Монгольский арат"!

Мы, делегаты, от имени монгольского народа и по поручению своей партии и правительства передаем Вам горячий и сердечный привет. Судьба свободолюбивых народов наших дружественных стран связана тесными узами братской дружбы и сцементирована навеки кровью лучших сынов русского и монгольского народа еще в 1921 роду в борьбе за освобождение монгольского народа от иностранных интервентов и в 1939 году у реки Халхин-Гол в борьбе за свободу и независимость нашей республики.

Монгольский народ с глубокой признательностью и сердечной благодарностью повседневно чувствует ту постоянную братскую и неизмеримую помощь, которую оказывает Великий Советский Союз в политической жизни и в деле развития экономической помощи и культурного расцвета нашей Родины.

С момента вероломного нападения немецких фашистов на нашего любимого друга - Советский Союз монгольский народ не видит перед собой более благородной и почетной задачи, чем оказание всемерной помощи в этой великой священной борьбе советского народа и его героической Красной Армии против заклятого врага всех свободолюбивых народов мира.

Глубокие чувства любви и преданности нашего народа Советскому Союзу и его Красной Армии, чувство жгучей ненависти к немецким фашистам выражены руководителями нашего народа, которые твердо заявили 22 июня 1941 года, что вероломное нападение немецко-фашистских извергов на Советский Союз является вероломным нападением на нашу Родину. Судьба и дружба наших народов едина и нерушима, наш народ разделяет с советским народом и счастье, и невзгоды. Наш народ всегда готов помогать делу разгрома нашего общего врага всеми располагаемыми силами.

Эти слова стали программой всей нашей работы в дни Отечественной войны. Этой мыслью живут трудящиеся нашей страны.

Во имя победы над врагом по всей нашей стране идет всенародный сбор средств в помощь фронту. В необъятных степях, в снежных горах Алтая и Хангая, в плодородных долинах голубого Керулена и Онона, в кочевьях - всюду каждый от мала до велика с любовью вносит свою долю в помощь бойцам Красной Армии. На средства трудящихся Монгольской Народной

Республики были приобретены и посланы на фронт танковая колонна и эскадрилья самолетов "Монгольский арат".

Мы радуемся и гордимся тем, что среди советских самолетов, обрушивающих смертоносный металл на головы фашистских бандитов и сбивающих гитлеровских стервятников в воздухе, есть самолеты, носящие имя нашего народа. Мы также радуемся и гордимся тем, что нашими самолетами управляют такие искусные мастера воздушного боя, как товарищи Соболев, Зенькович, Майоров, Пушкин и многие другие.

Монгольский народ с гордостью и радостью принимает на себя шефство над личным составом эскадрильи "Монгольский арат".

Выражая волю своего народа, желаем Вам беспощадно истреблять фашистских стервятников на самолетах "Монгольский арат". Каждый сбитый вами в воздушном бою самолет противника будет залогом дальнейшего укрепления нерушимой дружбы народов Советского Союза и Монгольской Народной Республики".

Члены делегации просили гвардейцев регулярно сообщать монгольскому народу о дальнейшей своей боевой деятельности и любых нуждах подшефной эскадрильи. В числе адресатов для переписки были названы премьер-министр Маршал МНР Х. Чойбалсан, Генеральный секретарь ЦК МНРП Ю. Цеденбал, заместитель премьер-министра МНР и секретари ЦК МНРП, тогдашний посол Монголии в СССР товарищ Ж. Самбу.

Дружеский контакт со своими шефами 2-я эскадрилья поддерживала до самого конца войны. После Н. П. Пушкина, выдвинутого вскоре на должность заместителя командира полка, ею командовал Н. Я. Зень-кович, затем капитан И. Т. Кошелев.

Не прерываются эти контакты и теперь. В октябре 1968 года Указом Президиума Великого народного хурала МНР эскадрилья "Монгольский арат" была награждена орденом боевого Красного Знамени. Высоких наград братской Монголии удостоена также группа нынешних ее летчиков, техников и механиков. В их числе и теперешний командир эскадрильи военный летчик 1-го класса майор В. Г. Черепанов.

В минувшем 1968 году мне посчастливилось побывать в Монгольской Народной Республике в качестве одного из членов советской военной делегации на праздновании 47-й годовщины ее армии. Исключительно теплыми были наши встречи с государственными, партийными и военными деятелями, с войсками и трудящимися республики. При этом меня особенно тронул неослабевающий интерес к эскадрилье "Монгольский арат". Мне много раз пришлось рассказывать о ее боевом пути, о мужестве и героизме ее летчиков и технического состава в годы

Великой Отечественной войны.

Поездка оставила неизгладимые впечатления.

Последний месяц

Апрель 1945 года, по существу последний месяц войны в Европе, начался довольно обыденно. Дивизия прикрывала с воздуха сосредоточение наземных войск, вела воздушную разведку противника, нередко осуществляла перехват вражеских разведчиков. Не прекращалась свободная охота.

Но чем дальше, тем больше чувствовалось приближение великой развязки. Пульс боевой жизни постепенно нарастал.

На заключительном этапе подготовки к новому наступлению мы провели серию летно-тактических и технических конференций. На них были разобраны наиболее эффективные способы действий истребителей при решении различных боевых задач, возможности дальнейшего совершенствования управления, вопросы, связанные с сокращением сроков подготовки материальной части к вылетам и улучшением качества обслуживания самолетов при интенсивной летной работе. При этом учитывались особенности района предстоящих боевых действий, изменения в тактике немецкой авиации.

Как всегда, хватало дел партийно-политическому аппарату. Повсеместно проводились партийные и комсомольские собрания, выступления пропагандистов, беседы агитаторов. Все это было подчинено главному лозунгу тех дней: "Завершим разгром немецкого фашизма в его логове!"

Мобилизуя личный состав на новые боевые подвиги, командиры и политработники вместе с тем разъясняли, что противник еще силен и коварен, что у нас не должно быть благодушия и самоуспокоенности, нельзя снижать бдительности. Фашистское командование стянуло в район Берлина наиболее боеспособные авиационные части и подразделения, развернуло здесь широкую сеть радиолокационных постов, значительно усилило зенитное прикрытие города. Авиация, входившая в систему берлинской противовоздушной обороны, была укомплектована опытными летчиками и более совершенными истребителями. Не исключалось появление над полем боя новых типов самолетов, в первую очередь реактивных.

Большую мобилизующую роль сыграло награждение дивизии и всех ее полков орденами. Дивизии вручили орден Суворова II степени, 2-му гвардейскому полку орден Суворова III степени, 937-му - орден Красного Знамени, 482-му - орден Александра Невского. По этому случаю состоялись, конечно, митинги, политработники, партийные и комсомольские активисты провели десятки бесед.

За несколько дней до начала наступления стала наконец известна боевая задача дивизии. Нам предстояло действовать на направлении главного удара 1-го Украинского фронта в интересах 3-й гвардейской общевойсковой и 3-й гвардейской танковой армий - прикрывать их с воздуха, наносить бомбардировочно-штурмовые удары по обороняющемуся противнику, его аэродромам и коммуникациям.

Тотчас же началась отработка взаимодействия между авиацией и наземными войсками. В штабе 3-й гвардейской армии были собраны представители различных родов оружия. От нашей дивизии туда пригласили полковника Н. З. Шевченко и меня. Совещание это запомнилось своей деловитостью. Командующий армией генерал-полковник В. Г. Гордов с большим знанием дела охарактеризовал обстановку на фронте, ознакомил всех приглашенных с задачами, поставленными перед армией, высказал свои очень конкретные соображения относительно взаимодействия с авиацией. Затем под его руководством операция в целом и отдельные ее детали были разыграны на картах и ящике с песком. Такая наглядность и предметность позволяли каждому уяснить свою роль и свои важнейшие обязанности в предстоящем наступлении.

В течение 13 и 14 апреля мы перебазировались на передовые аэродромы: 2-й гвардейский и 937-й полки - в Бенау, а 482-й - в Комитенсдорф. Линия фронта находилась в нескольких километрах от нас, буквально рядом располагались стрелковые и танковые части, огневые позиции артиллерии.

Ранним утром 16 апреля началась артиллерийская подготовка. Перед обороной противника повисла густая дымовая завеса. Под прикрытием ее пехота приступила к форсированию Нейсе.

Вражеская авиация сразу активизировалась. Группы ФВ-190 регулярно появлялись над полем сражения, пытаясь наносить удары по наступающим советским войскам. Они действовали на максимальных скоростях, внезапными наскоками, предпочитая не ввязываться в воздушные бои с нашими истребителями. Такая тактика несколько осложняла борьбу с ними, но и к ней мы быстро приноровились. Авиационные командиры стали больше эшелонировать свои боевые порядки по высоте, усилили разведку, потребовали от летчиков держать при патрулировании скорость, близкую к максимальной.

В первый же день наступления 322-я истребительная авиадивизия произвела штурмовку вражеского аэродрома в Ной-Вельцове, где разведчики обнаружили скопление самолетов. В налете участвовало восемнадцать Ла-7. Водил их на задание

майор А. И. Майоров.

Он по праву считался у нас одним из лучших командиров эскадрилий. Ему удалось сколотить дружный боевой коллектив, которому по плечу любая задача и который стремился лишь к одному - нанести противнику как можно больший урон.

С авиацией Александр Майоров породнился с юношеских лет. Работая слесарем в Подмосковье, он одновременно учился в аэроклубе. В мае 1941 года окончил авиационное училище. С первых дней войны - на фронте. В сентябре 1943 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза. А к моменту окончательной нашей победы на личном счету у него оказалось более трехсот боевых вылетов, шестьдесят восемь воздушных боев и двадцать семь уничтоженных вражеских самолетов.

Майор Майоров всегда и во всем показывал пример своим подчиненным. Даже внешний его вид отличался безукоризненностью. Какова бы ни была обстановка, он все равно опрятно одет, тщательно выбрит, с белоснежным подворотничком гимнастерки и в начищенных до блеска сапогах.

Боевыми действиями эскадрильи Майоров руководил решительно, инициативно, постоянно стремился навязать врагу свою волю. Его высокое командирское мастерство проявилось и при штурмовке аэродрома в Ной-Вельцове. Зная, что там сильное зенитно-артиллерийское прикрытие и не исключена встреча над аэродромом с истребителями противника, Майоров применил своеобразный боевой порядок. Основу его составила ударная группа из десяти самолетов. Группа прикрытия включала четыре истребителя. Кроме того, одна пара предназначалась для подавления зенитной артиллерии противника, другая - находилась в резерве.

Маскируясь складками местности, часто меняя маршрут и высоту полета, летчики скрытно вышли к заданному объекту и нанесли по нему сокрушительный удар. Вражеские зенитки и истребители не успели оказать им серьезного противодействия.

В недалеком прошлом после таких ударов противник обычно перебазировал свою авиацию в другое место. Но на этот раз он не последовал этому правилу. Старший лейтенант П. М. Непряхин, выполняя доразведку аэродрома, доложил в конце дня, что там опять садятся самолеты. Само собой напрашивалось решение: немедленно нанести повторный удар. Но кому поручить его? Летчики дивизии уже совершили по нескольку боевых вылетов, очень устали. Да и солнце клонилось к закату, так что, возвратившись с задания, посадку придется производить в сумерках.

Звоню во 2-й гвардейский полк. К телефону подходит

начальник штаба подполковник М. Г. Гуревич.

- Где командир?

- В воздухе. Вот-вот должен произвести посадку.

- Сколько сейчас в полку боеготовых самолетов?

- Семь. Какое будет задание, товарищ командир?

- Надо немедленно нанести повторный удар по аэродрому Ной-Вельцов.

- Слушаюсь. Задание будет выполнено...

С Гуревичем я познакомился в 1941 году под Ржевом. В то время он был работником политотдела ВВС Западного фронта. Еще тогда я проникся уважением к этому спокойному, вдумчивому и инициативному человеку. В дальнейшем М. Г. Гуревич перешел на штабную работу и выполнял ее безупречно. В его служебном лексиконе не было слов "не знаю", "нет возможностей". Гуревич всегда был в курсе полковых дел и неустанно заботился о высокой боевой готовности каждого подразделения. Я не ошибусь, если скажу, что в нашей дивизии это был лучший начальник штаба полка.

Должность начальника штаба хлопотна везде. Но в авиации его деятельность осложняется многими специфическими особенностями. Он часто остается за командира, когда тот вылетает на боевые задания. Динамизм боевых действий в воздухе требует от него предельной собранности, оперативности и точности. Ему необходимо ежедневно доводить до летного состава местоположение линии фронта, данные о противнике, особенно о его авиации и зенитных средствах, заботиться об изготовлении схем целей, по которым намечается нанести бомбардировочно-штурмовые удары, организовывать боевое дежурство истребителей, наземную подготовку личного состава, обобщать и анализировать доклады экипажей, возвратившихся с задания, и многое, многое другое.

Я всегда удивлялся энергии, работоспособности и находчивости подполковника М. Г. Гуревича. Он успевал во всех делах, которыми жил полк, вплоть до художественной самодеятельности.

Но вернусь к последствиям нашего телефонного разговора на исходе дня 16 апреля 1945 года. Не прошло и часа, как Гуревич доложил, что эскадрилья "Монгольский арат" во главе с капитаном И. Т. Кошелевым произвела успешную штурмовку аэродрома, на котором вспыхнуло до десятка пожаров. Кроме того, кошелевская семерка провела над аэродромом воздушный бой с десятью "фокке-вульфами" и трех из них уничтожила. Сама же вернулась без потерь и благополучно произвела посадку в сложных условиях. Посадкой руководил командир полка А. П.

Соболев. Сначала он посадил летчиков помоложе, а уж затем остальных. Последним, по-существу в темноте, сел капитан Кошелев.

Не менее напряженными были и последующие дни наступления, когда наши наземные войска углубляли и расширяли прорыв вражеской обороны на главном направлении. Особенно ожесточенные воздушные бои разгорелись в районе Котбуса. Туда противник бросил крупные силы авиации, и обстановка складывалась иногда так, что нашим летчикам приходилось быть в меньшинстве.

Здесь опять блестяще проявил себя командир эскадрильи "Монгольский арат" капитан И. Т. Кошелев. Возглавляемая им восьмерка Ла-7 успешно провела воздушный бой против двенадцати "фокке-вульфов". Использовав преимущество в высоте и скорости, наши летчики навязали противнику свою волю, заставили его действовать на вертикалях. В результате два вражеских самолета были сбиты, а остальные рассеялись. Трофеи этого боя принадлежали лейтенантам Г. И. Бессолицыну и Г. В. Уткину.

Там же под Котбусом мы и сами потеряли замечательного летчика, командира эскадрильи 482-го полка капитана И. И. Ландика. Он вылетел в паре на свободную охоту и вскоре обнаружил большую группу вражеских самолетов, намеревавшуюся штурмовать наши наземные войска. Не раздумывая, Ландик бросился на противника, точной пушечной очередью сбил ведущего "фокке-вулъфа". Фашисты, освободившись от бомб, всей группой навалились на пару Ландика и раскололи ее. Оказавшись в одиночестве, капитан продолжал активно вести бой и поджег еще один немецкий самолет. Однако силы были слишком неравными, и в конечном счете герой погиб.

Все мы очень переживали эту утрату. Коммунист Иван Иванович Ландик в любое время был готов вылететь на боевое задание. Его ненависть к врагам, казалось, не имела предела. Семью Ландика, оказавшуюся на оккупированной территории, расстреляли фашисты. И мужественный летчик использовал всякую возможность, чтобы отомстить за это. Он никогда не возвращался на свой аэродром с боеприпасами. Если не встречал самолетов противника, то отыскивал наземные цели и поражал их. Однажды даже, облетывая истребитель после ремонта, Ландик один ушел за линию фронта и вернулся без единого снаряда. Конечно, за нарушение дисциплины я объявил ему выговор, но в то же время не мог не восхищаться его храбростью.

А всего за четыре первых дня наступления мы потеряли пять

летчиков, сбив при этом двадцать три самолета противника. Так что утверждения отдельных лиц (иногда военных, а чаще околовоенных), будто в Берлинской операции противник не оказывал серьезного сопротивления в воздухе, мягко выражаясь, далеки от истины. Конечно, в 1945 году фашистские летчики вели себя не так, как раньше, но при явном численном превосходстве они все еще действовали напористо и умело использовали наши ошибки.

В эти именно дни на фронте впервые появились немецкие реактивные истребители Ме-163 и Ме-262. Летчикам нашей дивизии не довелось помериться с ними силами в бою, хотя и приходилось наблюдать их в полете. Основное преимущество реактивных истребителей было в скорости, чем и определялась наша тактика борьбы. Она в какой-то мере исходила из опыта 1941 - 1942 годов, когда наши И-16 вели бои с Ме-109. Пришлось внести лишь некоторые коррективы, обусловленные увеличением скорости полета и сокращением времени на прицеливание и стрельбу при атаке.

Получив из штаба 2-й воздушной армии сведения о немецких реактивных истребителях, мы изготовили для каждого летчика памятки и в каждом полку провели по нескольку теоретических занятий. Позже из Главного управления боевой подготовки ВВС поступила специальная инструкция, в которой был обобщен опыт первых боев с вражескими реактивными истребителями.

В общем же противник располагал лишь очень незначительным количеством таких машин, и они не могли сыграть сколько-нибудь серьезной роли в противодействии советской авиации.

Прорвав три полосы обороны противника, войска 1-го Украинского фронта устремились к Берлину, Вперед вырвались танковые армии. Преодолев Цоссенский оборонительный район, они к исходу 21 апреля вышли на подступы к столице Германии с юга.

Основные усилия нашей дивизии сосредоточились в это время на двух одинаково важных задачах: прикрытии с воздуха подвижных войск фронта и помощи стрелковым соединениям, уничтожавшим вражескую группировку, окруженную юго-восточнее Берлина. Управление дивизии и ее полки перебазировались на аэродром Шлабиндорф, находившийся в пятидесяти километрах от столицы и в десяти - двенадцати километрах от линии соприкосновения с противником.

Хотя погода стояла ясная, солнечная, видимость была ограниченной: повсюду стелился дым пожарищ. Он нередко закрывал аэродромы, осложняя взлет и, в особенности, посадку

самолетов. А интенсивность полетов достигла, пожалуй, своей высшей точки: в воздухе одновременно находились сотни машин. Возросло число поломок, случилось даже столкновение двух самолетов в воздухе.

Накануне операции мы предусмотрели ряд мер по обеспечению безопасности полетов: определили маршруты и высоты следования на боевые задания, порядок взлета, посадки и роспуска групп над аэродромами, поставили дополнительные задачи командным пунктам и пунктам наведения. Но оказалось, учли не все. Упустили, в частности, некоторые привычки летчиков. На протяжении всей войны каждый из них больше смотрел за задней полусферой, так как именно оттуда наиболее вероятным было нападение. За передней же полусферой наблюдали не очень объемно - немцы обычно в лобовые атаки не шли, да и мотор истребителей Ла-5 и Ла-7 служил летчику хорошей защитой от огня противника. Вот это и привело к столкновению двух самолетов. Потребовалось уже в ходе боевых действий провести с летчиками ряд теоретических занятий и бесед о правилах наблюдения за воздушным пространством.

Высокая интенсивность полетов в двадцатых числах апреля сказалась и на работе инженерно-технического состава. Она стала еще напряженней - до минимума сократились сроки подготовки самолетов к вылету на задание. И наши инженеры, техники, механики трудились не разгибая спины. Даже питание им доставляли прямо на рабочие места.

Инженер А. А. Лелекин рассказал мне в те дни об истинном трудовом подвиге двух механиков - сержантов В. И. Кузнецова и В. И. Дубровского. На самолете, который они обслуживали, основательно износился мотор: ослабла тяга, увеличился расход масла. Инженеры пришли к выводу, что нужно менять поршневые кольца во всех цилиндрах. Операция трудоемкая, на нее, по самым скупым расчетам, должно было уйти два-три дня. Но Кузнецов и Дубровский возвратили самолет в строй за одну ночь. Даже видавший всякие виды Лелекин не мог скрыть своего удивления и восхищения, когда проверял их работу. Она была выполнена не только в рекордно короткий срок, но и очень добротно.

Среди механиков, мотористов, оружейников у нас было несколько девушек. Они тоже не отставали от других. Особенно круто приходилось оружейницам. Их "хозяйство" - пушки, снаряды, бомбы. Чтобы почистить пушку, надо ее снять, донести до рабочего места. На истребителе Ла-7 пушек три, и каждая весит более сорока килограммов. О весе же бомб и говорить не приходится. А сколько их надо было перенянчить, когда каждый

летчик в течение дня вылетал на штурмовку по нескольку раз!

Из наших боевых помощниц особенно запомнились Раиса Шампурова, Мария Пащенко, Татьяна Коровина, Анна Ратникова, Александра Смирнова, Антонина Бардабахина, Валентина Горностаева, Александра Карамышева, Мария Жданова, Александра Рунова. И коль уж зашел разговор о вооруженцах, не могу не отметить, что труд их не только тяжел, а и кропотлив. Для того чтобы набить снарядами ленты, а затем аккуратно уложить их в бортовые ящики, требуется время. Я уже рассказывал, как еще в сорок первом году авиационные умельцы несколько ускорили этот процесс. Тот же метод мы с успехом использовали и в сорок пятом, лишь несколько усовершенствовав его применительно к истребителям Ла-5 и Ла-7. У нас имелось несколько комплектов бортовых ящиков, которые заблаговременно заполнялись снаряженными лентами. Стоило только самолету произвести посадку, как авиаспециалисты уже производили замену ящиков. На это уходило всего несколько минут. Оставалось подвесить бомбы, залить в баки горючее, заправить истребитель сжатым воздухом - и он снова готов к бою.

Но, как всегда, самым главным в нашей службе было, конечно, мужество летчиков. Стремясь приблизить победу над врагом, они не останавливались ни перед чем. Их боевой порыв не могли сдержать ни отчаянное сопротивление противника, ни даже опасность погибнуть перед самым окончанием войны. Буквально каждый из тех дней был отмечен каким-то незабываемым героическим поступком.

23 апреля 1945 года звено истребителей в составе старшего лейтенанта И. С. Скрыпника, лейтенантов М. А. Арефьева, Е. А. Шубина и А. М. Шеварева вылетело на прикрытие наземных войск. На высоте 1200 метров ведущий обнаружил девять "фокке-вульфов", изготовившихся для удара по перекрестку дорог, забитому колоннами наших машин. Летчики бросились в лобовую атаку. Старший лейтенант Скрыпник первой же очередью сбил ведущего "фокке-вульфа" и, не дав опомниться врагу, энергично развернул звено для новой атаки с задней полусферы. На этот раз еще три вражеских самолета, объятые пламенем, врезались в землю. Остальные бросились врассыпную.

24 апреля четверка, возглавляемая командиром эскадрильи 482-го полка майором Ф. М. Лебедевым, патрулировала над линией фронта. С пункта наведения сообщили, что поблизости штурмуют нашу танковую колонну десять "мессершмиттов". Четверка, развив максимальную скорость, направилась в указанный район. Атакованный ею противник пытался вести бой на виражах, но наши навязали ему вертикальный маневр. В

результате два "мессершмитта" запылали. Тем временем к месту жестокой схватки подоспели четыре "фокке-вульфа". Обстановка осложнилась, однако и в ней звено Лебедева сумело сбить еще один самолет противника и сорвало штурмовку по нашей танковой колонне.

25 апреля летчики эскадрильи "Монгольский арат" во главе с капитаном И. Т. Кошелевым штурмовали вражеский узел сопротивления. Немцы открыли лихорадочный зенитный огонь. От прямого попадания снаряда загорелся самолет лейтенанта А. Л. Лиховидова. По радио звучали голоса: "Горишь! Выпрыгивай с парашютом!" Но, не желая попасть в лапы фашистов, лейтенант направил свой пылающий Ла-7 на зенитную батарею, одновременно ведя стрельбу из всего бортового оружия. Зенитчики в панике разбежались, огонь по группе Кошелева прекратился. Но Лиховидова мы лишились. Потрясенная его героической гибелью, эскадрилья встала в круг и штурмовала фашистов до последнего снаряда. Светлый образ двадцатидвухлетнего комсомольца Лиховидова, пожертвовавшего своей жизнью в самый канун победы, навечно остался в памяти всех, кто знал его.

26 апреля группа истребителей, возглавляемая Героем Советского Союза майором А. И. Майоровым, при патрулировании над Берлином тоже попала в зону сильного зенитного огня. Самолет Майорова был подбит. До аэродрома летчик дотянуть не мог: остановился мотор. Пришлось садиться на неровном участке местности. Майоров чудом остался жив, однако повредил позвоночник. Тем не менее и после этого он продолжал летать на боевые задания, превозмогая адскую боль и тщательно скрывая свое состояние от врачей.

1 мая две пары истребителей во главе с командиром 482-го полка Героем Советского Союза майором Г. В. Диденко встретили над центром Берлина четырех "фокке-вульфов". Наши летчики с ходу атаковали их. В ожесточенном бою майор Диденко и капитан М. И. Горсков сбили по одному вражескому самолету. Уцелевшие же поспешно ушли из-под нового удара над самыми крышами домов.

Подобных примеров было множество, и они невольно заставляли вспомнить битву за Москву. Мы тогда дрались не на жизнь, а на смерть. А вот когда оказалась поставленной на карту судьба столицы фашистского рейха, его летчики вели себя иначе. Они откровенно трусили. Храбрыми питомцы Геринга становились только в тех случаях, когда имели многократное численное превосходство.

Наблюдая за немецкими самолетами, я чувствовал, что в их

кабинах сидят опытные летчики. При той высокой выучке, какой они обладали, можно было драться неплохо. Но в отличие от нас они не видели перед собой возвышенной цели и потому не хотели рисковать жизнью.

Не только в ходе всей Берлинской операции, но и в непосредственном сражении за германскую столицу, где у противника имелась значительная авиационная группировка, мы безраздельно господствовали в воздухе. На нашей стороне было абсолютное преимущество и в количестве, и в качестве самолетов, и в способах их боевого применения. А о преимуществах в морально-боевом отношении и говорить не приходится.

Нашей дивизии особенно пришлось потрудиться при ликвидации группировки вражеских войск, окруженной юго-восточнее Берлина. В котел там попало около двенадцати немецких дивизий. Располагая танками и артиллерией, они пытались прорваться на запад, угрожая тылам 1-го Украинского фронта.

Штурмовки окруженного противника осуществляли в основном 482-й и 2-й гвардейский полки, базировавшиеся всего в десяти километрах от котла. На задания вылетали парами и четверками, так как видимость оставалась ограниченной и удары приходилось наносить с малых высот, иногда даже с бреющего полета. Летчики делали в каждом вылете по шесть - десять заходов на цели, сполна расходуя боеприпасы.

В конце апреля боевые действия переместились в самый Берлин. Советское командование бросило сюда большие силы истребительной, штурмовой и бомбардировочной авиации. В воздухе стало тесно. Осложнилось управление самолетами - эфир до отказа был забит командами и докладами. Пришлось прибегнуть к строжайшим мерам радиодисциплины. От летчиков потребовали резкого сокращения переговоров по радио.

И вдруг как-то вечером ко мне заходит совершенно расстроенный начальник связи дивизии майор А. И. Откидач. Я удивился: мы и в худшие времена привыкли видеть Откидача жизнерадостным.

- В чем дело?

- Из корпуса нагоняй получил. Наши летчики нарушают радиодисциплину.

Я не на шутку рассердился. Безобразие! Всем ведь объявили специальный приказ. Придется строго наказать виновных. Требую уточнить:

- В чем проявились нарушения?

- Поздравляют "Полюс-два" с днем рождения.

Вот оно что! Вспомнилось улыбчивое лицо радистки корпусного командного пункта Ирины Карякиной, ее звонкий и всегда бодрый голос. Этот голос хорошо узнавали все летчики корпуса. Они привыкли к нему, как к чему-то самому необходимому. Даже появилось нечто вроде приметы: если дежурит Ирина, все будет в порядке. Как же можно было не поздравить ее с днем рождения? У меня не поднялась рука, чтобы подписать приказ о наказании нарушителей радиодисциплины.

Вскоре после этого случая Ирина Карякина стала радисткой на командном пункте нашей дивизии. А "виновник" этого перемещения - инспектор по технике пилотирования майор П. Н. Силин.

Недавно супруги Силины побывали у меня в гостях, и мне было очень приятно встретить своих боевых друзей, нашедших большое счастье на многотрудных фронтовых дорогах.

Утром 2 мая 1945 года я совершил свой последний полет над Берлином.

Мы вылетели восьмеркой: одно звено вел я, другое - майор В. И. Королев. Задача - нанести бомбардировочно-штурмовой удар по скоплению вражеских войск западнее Берлина, а затем патрулировать над городом. Пункт наведения указал нам район действий, и мы дважды атаковали наземные цели. Сначала сбросили бомбы, потом вели огонь из пушек.

Берлин встретил нас зенитным огнем. Но мы держали большую скорость, маневрировали, внимательно наблюдая за воздушным пространством. Ведомым у меня был старший лейтенант М. Е. Рябцев. На борту его истребителя четко выделялась надпись: "Монгольский арат". Подумалось: самолеты наших далеких монгольских друзей уже над Берлином. Для крепкой интернациональной дружбы нет ни расстояний, ни преград!

И тут я услышал в наушниках свой позывной. С пункта наведения сообщили, что под нами самолеты противника. Оглядевшись, мы увидели уходящую со снижением на запад пару "фокке-вульфов". Догонять их не было смысла. Я приказал летчикам следовать за мной на свой аэродром. А в конце дня мы узнали, что берлинский гарнизон полностью прекратил сопротивление.

В приказе Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина в числе соединений, отличившихся при взятии Берлина, была названа и 322-я истребительная авиационная дивизия. Высокую оценку действиям истребителей дал также командующий 3-й гвардейской танковой армией. В одном из своих донесений генерал П. С. Рыбалко отмечал, что в период сосредоточения

танков в выжидательные и исходные районы 2-й истребительный авиационный корпус надежно прикрывал их с воздуха, разведчики корпуса помогли полностью вскрыть систему инженерных сооружений противника в междуречье Нейсе - Шпрее, а после прорыва тактической глубины вражеской обороны и выхода танковых соединений на подступы к Берлину истребительная авиация также успешно обеспечивала стремительность наступления.

Оценили танкисты и эффективность наших бомбардировочно-штурмовых действий по окруженной котбусской группировке, выходившей на их коммуникации. В донесении П. С. Рыбалко признавалось, что эти удары способствовали быстрейшей ликвидации котбусского котла.

Много добрых слов было сказано о системе управления. Непрерывное пребывание представителей истребительного корпуса и его дивизий на НП танковой армии, КП танковых корпусов и в боевых порядках танковых бригад обеспечило беспрерывность взаимодействия и всегда своевременный вызов авиации на поле боя.

3 мая 1945 года политотдел дивизии организовал коллективную поездку в Берлин. Всей группой мы сфотографировались у рейхстага, и каждый оставил на нем какую-то свою надпись. Впечатления наши непередаваемы. Ведь мы находились у самого логова Гитлера, до которого добирались почти четыре года. Об этом моменте мечтал каждый, сражаясь еще у стен Москвы. Мы и тогда ни на минуту не теряли веры в нашу окончательную победу, в то, что рано или поздно дойдем до Берлина.

И вот дошли!

* * *

В ночь на 4 мая 1945 года меня и начальника политотдела дивизии полковника А. В. Нарыжного срочно вызвали на КП корпуса. Трясясь на виллисе по изуродованной дороге, мы пытались угадать причину вызова. Уж не случилось ли что? Но что? Берлин взят. Вот-вот конец войне. Гитлеровские войска повсеместно разгромлены... А может, корпус куда-то перебрасывают? Ведь он - резерв Ставки Верховного Главнокомандования...

На КП генерала В. М. Забалуева собрались все командиры дивизий и отдельных частей корпуса. Незамедлительно открыв совещание, генерал объявил:

- Через три-четыре дня войска Первого Украинского фронта начинают новую наступательную операцию. Главный удар наносится из района Ризы в направлении Праги.

Вслед за тем был зачитан боевой приказ командующего 2-й воздушной армией и поставлены задачи каждому из нас. Нашей дивизии во взаимодействии с другими соединениями истребительной авиации предстояло прикрывать с воздуха сосредоточение и боевые действия 3-й и 4-й гвардейских танковых армий, а также двух общевойсковых - 5-й гвардейской и 28-й. Кроме того, мы должны были наносить бомбардировочно-штурмовые удары по вражеским войскам, вести воздушную разведку дорог, мостов, переправ и горных перевалов в направлении Дрезден Прага. В ходе наступления предусматривалось перебазирование дивизии на аэродромы Риза и Гроссенхайн.

Вернувшись с КП корпуса, я собрал руководящий состав дивизии. Это совещание оставило в памяти яркий след. Видимо, потому, что оно было последним военным совещанием в таком составе и на нем вырабатывалось последнее боевое решение.

Вопреки обыкновению, первым докладывал заместитель командира дивизии по инженерной службе подполковник Н. Н. Прибоев о состоянии самолетного парка. В боевом строю мы имели девяносто машин, большинство из них Ла-7. Помимо этого ожидалось возвращение нескольких самолетов из ремонта. Так что самолетный парк обеспечивал ведение активных боевых действий.

Доклад начальника разведки не отличался конкретностью. И пожалуй, не по вине докладчика. При постановке задач в штабе корпуса нам тоже сообщили лишь самые общие сведения о немецкой авиации. Разведчики считали, что противник, вероятнее всего, будет действовать мелкими группами истребителей, в числе которых могут использоваться истребители вражеской противовоздушной обороны. Летный состав ПВО противника достаточно опытен, и потому нашим летчикам нужно быть очень внимательными при встречах с ними, не отрываться от своих групп. Не исключалась возможность боев с немецкими реактивными самолетами.

Понравился мне доклад штурмана дивизии майора П. В. Киселева. В нем содержались вполне обоснованные расчеты полетов истребителей в районы Дрездена, Рудных гор и Праги. Расчеты показывали, что без перебазирования нам не обойтись.

По сообщению майора А. М. Откидача, дивизия располагала всеми необходимыми средствами связи. Используя ретрансляцию с помощью пунктов наведения и самолетов, находящихся на высотах более четырех тысяч метров, можно надежно держать связь с экипажами до рубежа Праги.

Начальник метеослужбы майор Т. Ф. Грибанов доложил о

погоде. В целом метеорологические условия благоприятствовали полетам. Но когда я спросил, какая погода ожидается в районе Рудных гор, метеоролог ничего определенного ответить не смог. Пришлось указать ему на необходимость уточнить это. Я предполагал, что именно там, в Рудных горах, наземным войскам особенно потребуется помощь со стороны авиации.

Под конец высказали свои соображения начальник политотдела полковник А. В. Нарыжный и начальник штаба полковник Н. З. Шевченко. Первый касался главным образом политико-морального состояния личного состава, второй - вопросов управления, перебазирования, тылового обеспечения частей.

Суммировав все это, я и принял окончательное решение на предстоящие боевые действия. Пересказывать его здесь, очевидно, нет необходимости. Скажу лишь, что уничтожение авиации противника в воздухе было возложено на 2-й гвардейский и 937-й полки, вооруженные более совершенными истребителями Ла-7. Что же касается 482-го полка, оснащенного самолетами Ла-5, то он должен был преимущественно вести разведку и наносить бомбардировочно-штурмовые удары по наземным целям.

Многое предстояло сделать политработникам. И они действительно сделали в эти дни все, чтобы преодолеть тенденции самоуспокоенности, появившиеся кое у кого после взятия Берлина, разъяснили личному составу значение освободительной миссии Советской Армии по отношению к народам Чехословакии, требования первомайского приказа Верховного Главнокомандующего, суть чехословацко-советского договора от 12 декабря 1943 года о взаимной помощи, дружбе и послевоенном сотрудничестве, а также соглашение от 8 мая 1944 года о контактах между чехословацкой администрацией и советскими войсками. В основу этой работы была положена директива Военного совета 1-го Украинского фронта. В ней подчеркивалось, что Советская Армия вступает на территорию Чехословакии, чтобы ликвидировать последние очаги сопротивления гитлеровцев и помочь трудящимся полностью освободить страну от фашистских оккупантов. Военный совет предостерегал войска от вмешательства во внутренние дела Чехословацкой Республики, требовал от каждого советского военнослужащего тактично относиться к установившимся в стране национальным, бытовым, религиозным традициям и обрядам. Вместе с тем обращалось внимание на необходимость высокой бдительности и беспощадной борьбы с фашистской агентурой в Чехословакии, с предателями народа, пособниками оккупантов.

Самым популярным стал тогда лозунг "Вперед на Прагу!". Он сыграл огромную мобилизующую и организующую роль.

4 и 5 мая 1945 года мы прикрывали наземные войска, производившие перегруппировку из-под Берлина в район северо-западнее Дрездена. Немецкая авиация действовала мелкими группами, внезапными наскоками, поэтому пришлось непрерывно нести патрульную службу.

Вечером 5 мая до нас дошли сведения о восстании, вспыхнувшем в Праге против немецко-фашистских захватчиков. А рано утром 5 мая, с суточный опережением против назначенного срока, передовые отряды ударной группировки 1-го Украинского фронта перешли в наступление.

Во второй половине того же дня в бой вступили основные силы, в том числе и танковые армии. Сначала противник оказывал упорное сопротивление, особенно на левом фланге, в полосе 5-й гвардейской армии генерал-полковника А. С. Жадова. Но уже к исходу 6 мая вражеская оборона была, прорвана на всем фронте, и лавина советских войск устремилась к Праге.

Остатки разгромленных немецких частей не всегда успевали отходить. В этом мы убедились при подготовке перебазирования дивизии на аэродром Риза. Осматривать новую базу я направился вместе с командиром полка подполковником Диденко. Сопровождал нас мой адъютант старшина Черногорец. Подъехали на двух виллисах к пункту управления полетами и вдруг видим за ближайшим капониром группу вооруженных немцев. Мы поспешили укрыться в здании. Стали раздумывать, что делать. Вооружены мы были слабовато - пистолетами. Только у шоферов имелись автоматы.

- Разрешите, товарищ командир, разведать, сколько там фрицев, - обратился ко мне старшина Черногорец. - Возьмем автоматы и подъедем к капониру с другой стороны.

- Действуйте!

Через несколько минут старшина и шофер привели офицера и двух немецких солдат, настроенных, как мне показалось, далеко не мирно. Черногорец успел уже разоружить их и впоследствии ему же пришлось передавать этих пленных в ближайшую стрелковую дивизию.

На исходе 7 мая наши наземные войска достигли северных склонов главного хребта Рудных гор. А в течение следующего дня, сломив сопротивление противника, они захватили горные перевалы, преодолели пограничные укрепления и перешли границу Чехословакии. Здесь танковые армии увеличили темп наступления и оторвались от стрелковых соединений.

Базируясь на аэродромы Риза и Гроссенхайн, наша дивизия, а

также истребительная дивизия подполковника Г. А. Лобова, почти целиком переключились на прикрытие колонн и боевых порядков 3-й и 4-й гвардейских танковых армий. Для осуществления тесного взаимодействия мы направили к танкистам наших операторов и офицеров службы наведения с радиостанциями.

Воздушные бои продолжались вплоть до 8 мая. В этот день мы сбили последний вражеский самолет.

Особое значение приобрела в то время воздушная разведка. Наши летчики следили за передвижением вражеских колонн, исправностью дорог, сохранностью мостов через реки. Собранные разведданные докладывали непосредственно на командные пункты танкистов.

Воздушные разведчики действовали здесь уже не парами, а обычно группами в составе одного-двух звеньев. Ведущий каждой такой группы связывался по радио с соответствующим командным пунктом или пунктом наведения и получал оттуда задачу. Затем группа делилась на две части: одна оставалась на высоте 1500 2000 метров, а другая снижалась. Через некоторое время они менялись местами. И так повторялось несколько раз. Этот своеобразный тактический прием обеспечивал достаточно хороший обзор местности и гарантировал безопасность группы.

Довелось нам нанести и несколько бомбардировочно-штурмовых ударов по наземным целям, главным образом - по отходящим колоннам вражеских войск. Особенно эффективным был удар истребителей 482-го полка по скоплению автомашин и боевой техники на дороге Теплице - Мост. Одновременно летчики сообщили танкистам о местонахождении противника, и те завершили его разгром.

Местность в Чехословакии резко пересеченная. Это требовало от летчиков сосредоточенного внимания при пилотировании. Без точного расчета нельзя себе представить атаку наземной цели, особенно выход из пикирования. А в гористой местности такие расчеты не просты. Здесь гораздо труднее, чем на равнине, определить расстояние до объекта атаки или до какого-то наземного ориентира. Мы не упустили этого при планировании боевых действий и старались посылать на задания ведущими только опытных летчиков.

* * *

Немецко-фашистское командование предпринимало крутые меры для подавления восстаний в Праге и других городах Чехословакии. Против повстанцев оно бросало не только наземные части, а и авиацию. Об этом неоднократно сообщали чешские радиовещательные станции.

По распоряжению генерала Красовского значительные силы

истребителей были посланы на прикрытие городов Прага, Кладно, Мельник. Не допуская сюда вражескую авиацию, летчики намного облегчили положение участников восстания до подхода наших наземных войск,

В Прагу передовые танковые части 1-го Украинского фронта ворвались на рассвете 9 мая 1945 года. А уже к 10 часам утра столица Чехословацкой Республики была полностью очищена от фашистских захватчиков.

В результате дальнейших стремительных действий к вечеру удалось отрезать основные пути отступления врага на запад и юго-запад. В кольце оказалось пятьдесят немецких дивизий. Основная масса этих войск была пленена к исходу 11 мая, а к 19 мая оказались ликвидированными и все мелкие группы, пытавшиеся избежать плена. Лишь немногие из окруженных прорвались в зону действий американской армии.

В один из майских дней мне довелось побывать в Праге. Ярко светило весеннее солнце. В его лучах золотилась нежная зелень каштанов. На улицах, еще сохранивших следы недавних боев, ликовали пражане. При встрече с нами они крепко пожимали руки и горячо благодарили за освобождение родного города, за вызволение всей страны из-под ига фашизма.

Запомнился и такой эпизод. В центре одной из пражских площадей стояла наша девушка-регулировщица. Стройная, красивая, в гимнастерке, туго перехваченной ремнем, она виртуозно орудовала флажками. С обеих сторон площади у тротуаров замерли группы чехов. Они не спускали восторженных глаз с нашей регулировщицы. Я дважды проезжал через эту площадь и каждый раз видел одно и то же.

* * *

Трудно передать словами радость, которая охватила каждого из нас, когда мы узнали о капитуляции Германии. Взволнованный перестук наших сердец звучал громче орудийных салютов. Победа! Сколько дорог и сколько невзгод пришлось преодолеть, прежде чем услышать это гордое слово! А сколько на этом многотрудном пути потеряно боевых товарищей, память о которых бессмертна!

Было радостно сознавать, что в завоевание победы внес определенный вклад и личный состав нашего соединения - 322-й Минской Краснознаменной ордена Суворова истребительной авиационной дивизии. Только за 1945 год ее летчики совершили 4369 боевых вылетов, уничтожив при этом 152 вражеских самолета, много живой силы и техники из наземных войск противника. За отличное выполнение боевых заданий личному составу дивизии семь раз объявлялась благодарность в приказах

Верховного Главнокомандующего. 2-й гвардейский полк награжден орденами Красного Знамени и Суворова III степени, 482-й - орденами Александра Невского и Кутузова III степени, 937-й - орденом Красного Знамени. Многим летчикам присвоено звание Героев Советского Союза. Среди них - майоры Г. В. Дидейко, В. И. Королев, В. В. Зайцев, Ф. М. Лебедев, капитан И. И. Ландик, старшие лейтенанты П. М. Непряхин, М. Е. Рябцев, П. А. Сомов, П. М. Коняев.

Высоко мы взлетели за время войны. А за далью этих высот открывались уже новые дали, новые высоты. Впереди была эра реактивной сверхзвуковой авиации и угадывался взлет советского человека в безбрежное космическое пространство.